

إنتربانشيونال

إنتربانشيونال

International

مجلة مختلفة لأقارب مختلف

مجلة اقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من يدوت شعرا
وتوزع في جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL

* المرحلة الثانية من ميناء القن (السخنة) على الأبواب
* فعاليات الاجتماع الإقليمي لمنطقة الشرق الأوسط وأفريقيا
للإتحاد العالمي لمنظمات خدمات النقل الدولي FIATA بمصر

* المخاوف الأمنية في النقل البحري
* الطريرة الإختيارية

بدلاً من فرض رسوم الخدمات الجمركية ورسوم النظافة

* أمن الميناء ضد تهريب المواد المخدرة
* غرفة ملاحية السويك والبحر الأحمر على أعتاب مرحلة جديدة

مصر للطيران



الداعم الرسمي لملف مونديال ٢٠١٠
تدعوكم لتأييد الملف المصري



مصر للطيران
EGYPTAIR



www.egyptair.com.e

www.egypt-2010.com



إعلافت
اترناشيونال
يضمن لك الانتشار

اترناشيونال

مجلة دورية دولية متخصصة في النقل البحري وعلاقاته بقطاعات النقل والتجارة والتأمين والساعة

تصدر بتريخ من وزارة الاعلام اللبنانية بالقرار رقم ٢٠٤ لسنة ١٩٩٨

ريان عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير و المدير المسؤول
ريان حسان سحدي الحنين شعبان

المستشار القانوني
دكتور علي عوض حسن

مفتي التحرير
عبد السلام السيد أحمد

المكاتب و التحرير
١٠ لبنان

المركز الرئيسي ص.ب. ١٤/٦٤٦١ بيروت
هاتف / فاكس ٠٣-٢٨٣٦١٠٠

محمول ٠٣-٩٥٥٥٥٦
ص.ب. ٣-٩٦١١

أسكنندرة
٠٣-٩٦٧١١٧ / ٢٠٢

E-Mail : assem355@hotmail.com

سي جول تليفون : ٠٣-٥٧٤٥٨٥٠
فاكس : ٠٣-٥٧٦٠٥٣٣ / ٢٠٢

السورس

* المراسل : ريان / أحمد بدوي
محمول : ٠٣-١٢٣٨٤٢٢٠ / ٢٠٢

* المراسل : عبد الرحيم مصطفى
محمول : ٠٣-١٢٤٦١٩٤٦ / ٢٠٢

الإسبوعية

* المراسل : محمد حسين صالح
تليفون : ٠٣-٢٤٦٠٨١ / ٢٠٢

E-mail: Fagrt@hotmail.com

سويدي

* المراسل : ريان إبراهيم سليم دير عطاني
تليفون و فاكس : ٠٣-٩١٩٩٩٠٤٦ / ٢٠٢

السعودية - جدة

تليفون : ٠٢-٣٦٩٩٨٥ / ٢٠٢
فاكس : ٠٢-٣٦٩٤٥٩ / ٢٠٢

الإمارات العربية المتحدة - دبي

* المراسل : شريف صلاح مختار
ص.ب. ٢٦٨٨٢ دبي - محمول : ٠٣-٩٧١١٦٥١٦٥٢٠

الولايات المتحدة الأمريكية

نيويورك

* المراسل : محمد محمود المغازي
٠١-٧٨٨٣٨٣١ - ٠١-٧٨٨٣٨٣١

الوكالة المتحدة للشحن والساعة
بنية القفص - كوروش الزهرة
بيروت - لبنان
تليفون : ٠١-٣١٥٥٧٨٠ / ٢٠٢
تليفون : ٠١-٣١١٦٧٩٠ / ٢٠٢
٠١-٣١١٦٧٩٠ / ٢٠٢
توزيع في جميع أنحاء العالم

اقرأ في هذا العدد

اجتماعات

ص ١٦، ١٧، ١٨ عبد المال على عبد المال يعد ويعرض فعاليات الاجتماع الإقليمي السنوي RAME لمنطقة الشرق الأوسط وأفريقيا للإتحاد العالمي لمنظمات خدمات النقل الدولي FIATA.

تقارير

ص ٨ دكتور ريان أحمد حنفي والجزء الثاني من ظاهرة تغير المعلومات والحاجة إلى التدريب في المجال
ص ١٠ إسما عيسى وعائني والجزء الثالث من الاتفاقيات التجارية بين الموردين ومصلحة الضرائب.

ص ١٨، ١٩ عميد بحري متقاعد / عبد العزيز أبو قنديل والمخاوف الأمنية في النقل البحري.

ص ٢٠، ٢١ سمير معوض يواصل سلسلة اللوجستيات في العواصم ومطبات الحاويات.

ص ٣١ عبد السلام السيد أحمد ومنشئ الإقتصاد الدولي.

ص ٣٣ كامل محمد التجار يتناول هل تخضع البضائع والغلات للضريبة الإضافية.

ص ٣٤، ٣٥ ريان محدث خلوص وأمن الميناء ضد تهريب المواد المخدرة.

ص ٣٦، ٣٧، ٣٨ عادل عبد المعطي عرض والضريبة الإختيارية بدلاً عن فرض رسوم الخدمات البحرية ورسوم النافذة.

ص ٤١ عبد الرحيم مصطفى وفرقة ملاحه السورس والبحر الأحمر على أعقاب مرحلة جديدة.

إقرأ الهلولة

ص ٩ دكتور / أمين التجار ودموع العراق.

ص ١٦ كلمة معالي الدكتور أحمد جويلى في اجتماع الفئات FIATA.

ص ٢٢ عبد الحميد مرسي غير والد على خير.

ص ٤٣ نشأت القديهي وكلمات حزينة وواقع أليم (وحي بوعلام بهجت).

ص ٤٦ وسام غنيم تسأل هل حوادث الطيران خطأ أم ظر طيار؟

ص ٤٥ ولا حيزه تبه إلى أن صحتنا أمانة في أعناقنا.

المقالات المنشورة في هذه المجلة

تعبير عن آراء كاتبها ويجوز إعادة النشر مع الإشارة إلى المصدر

الاشتراك السنوي

الجمهورية اللبنانية ٢٤٠٠ ليرة لبنانية - جمهورية مصر العربية ٥٠ جنها مصرياً - باقي الدول العربية ودول العالم ٤٠ دولار أمريكي

لمن مع النسبة الأربعة

لبنان ٢٤٠٠ ليرة لبنانية - مصر ٢٠٠ جنيه مصري - باقي الدول العربية ٣٠ دولار أمريكي - للشحن والتجارة ٤٠ دولار أمريكي

ولا
كلمة

بقلم

مستشار التحرير

إعادة ميكنة الجامعة العربية



تقرر عقد القمة العربية الثامنة والعشرون في تونس خلال شهر مارس الجاري، وذلك بغرض تطوير العمل العربي المشترك. لقد سبق هذه القمة نشاطات مكثفة وإضافات دبلوماسية غير عادية حيث تم عقد اجتماعاً طارئاً لوزراء الخارجية العرب تم فيه بحث ورقة العمل الموحدة لهذا التطوير، وإعادة هيكلة وتنظيم الجامعة العربية بعد إصلاح النظام العربي، وإغلاق الملفات القديمة المتعلقة بالخلاقات.

وترأس عمرو موسى الأمين العام للجامعة اجتماعاً تشاورياً على مستوى المتدربين الدائمين للدول الأعضاء في الجامعة تم فيه تبادل وجهات النظر وتنسيق المواقف، هذا علاوة على الاتصالات والدراسات التي تمت لإستكمال الجوانب المتعلقة بالإصلاح والتي سيتم عرضها على القمة المذكورة لا حد ينكر أن الأمة العربية تواجه مصاعب وتحديات نتيجة للتغيرات الإقليمية والعالمية، ولما كان من الصعب على أي شعب عربي مجابهة التحديات بمفرده فإن الاتحاد هو الطريق الصحيح لتحقيق الإستغلال الأمثل لإمكاناتها. كما أن التكامل الإقتصادي بين الدول العربية يعتبر وسيلة لتحقيق العديد من الأهداف التي من أهمها تدعيم التعامل مع العالم الخارجي، وإيجاد المناخ الملائم للتنمية الإقتصادية.

إن وطننا العربي - التي تمثل مساحته ١٠٪ من مساحة العالم، ويبلغ تعداد سكانه حوالي ٢٠٠ مليون نسمة - لديه الكثير من القدرات والثروات الطبيعية التي تؤهله للوقوف في صفات الدول الكبرى، ولما كانت الجامعة العربية تمثل منظومة العمل العربي المشترك فعليها تحديد مساراتها للتعامل مع التغيرات الجديدة، والسعي لإصلاح ميكنة حتى يمكنها الدخول في الساحة الدولية، ولابد من إعادة بناء الجامعة، وتوحيد الصفوف تحت مظلتها، وتدعيم العمل العربي المشترك، والتحرك جميعاً شعبياً وحكومات نحو تضامن عربي قوي يكون له التأثير القوي بين دول العالم، خاصة وأن الحاجة أصبحت ملحة في الوقت الراهن لإدارة عربية مشتركة تنبثق من إدراك وفكر عربي يمكنه التصدي للتحالفات الأتجاهل الأمريكي الصهيوني الذي يسعى لغرض الهيمنة المطلقة على الأمة العربية.

إن القومية العربية تاريخ وحضارة وثقافة ولغة ودين، وتحديد الجامعة العربية - بصفتها رموزاً للقومية العربية وبيت العرب الكبير - سيؤدي إلى جمع العمل العربي حول هذين خطين ومصالح مستمرة وترايط قوي. كما أن توسيع اختصاصات مجلس الجامعة العربية في مشروع المبادرة المشتركة للإصلاح والتطوير من شأنه تفصيل العمل العربي المشترك.

عاصم السيد أحمد

BIBLIOTHEQUE ALEXANDRINE

دوريات إهداء

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع PORT SAID CONTAINERS & CARGO HANDLING CO.



مقدمة :-

قامت الشركة بتحقيق الآتى :-

- * استكمال أعمال التصميم (إمام رصيف الحاويات لاستقبال سفن الحاويات من الجبل الخامس
- * حجم تداول قدرة ٥٦٩٠٠٠ حاوية مكافئة
- * إضافة مساحة تخزينية قوامها ١١٠٠٠ م^٢ لتصبح المساحة التخزينية الإجمالية للمحطة ١٣٥٠٠ م^٢
- * معدل تداول ٢٥ حاوية / ساعة للوئش الواحد.
- * إضافة ونش عملاق "Super post panamax" فى سبتمبر ٢٠٠٣



السيد اللواء بحرى / جلال ياسين
رئيس مجلس الإدارة

مقايير على الطبيعة :-

- ساحة الحاويات ١٢٥,٠٠٠ م^٢
- الطاقة السنوية للمحطة ٧٠٠,٠٠٠ حاوية * مكافئة
- المطنز مشترك LCL ٦,٠٠٠ م^٣
- بطاقة نظريفية ٢٥٠ حاوية مكافئة
- حاويات التلاجة ٣٦٠ وحدة - مصدر كبرى
- طاقة ورشة صيانة الحاويات ٦٠٠ حاوية مكافئة / شهريا
- النقل بالقطار محطة واحدة

خطة التطوير لعام ٢٠٠٤/٢٠٠٣

- تزويد عدد ٦ ونش ساحة (Reach Stacker).
- تزويد عدد ٨ جزار موانئ بالمفتوحة .
- تزويد عدد ٢ ونش ساحة عملاق (R.T.G/TRANS TAINE)

- فى ١٤ نوفمبر عام ١٩٩٦ تم إنشاء الميناء الجاف على مساحة ٥٠,٠٠٠ م^٢ بمدينة العاشر من رمضان على بعد ٥٠ كم من القاهرة وتعتبر من أكبر المدن الصناعية بجمهورية مصر العربية .
- الميناء مجهز بأحدث المعدات لخدمة المصدريين المصريين ومستثمري الميناء من جميع أنحاء العالم .
- الطاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / ميارات .
- مساحة المطنز المشترك ٢٠٠٠ م^٣ .

نظام الحاسب الآلى :-

- تتبادل المحطة بيانات السفن الكرتوزيا باستخدام نظم EDI حيث يتم تبادل رسالة (BAPLIE FILE) مع العديد من الخطوط الملاحية بشماخ ويتم تبادل رسائل MOVINS, CODECO, COARRI Files
- استخدام أجهزة كمبيوتر محمول لاسلكيا RDT للسيطرة على عمليات التشغيل .



المعدات :-

- ١- ونش رصيف عملاق حمولة ١١ طن .
- ٢- ونش رصيف عملاق (SUPER POST PANAMAX) حمولة ١٠ طن
- ٣- طول ذراع الوئش ٤٤.٥ م قادرة على تداول ١٦ صف (ROW)
- ٤- ونش رصيف عملاق "Super Post Panamax" حمولة ٦٠ طن
- ٥- طول ذراع الوئش ٥٠ م قادر على تداول ١٨ صف (ROW)
- ٦- ونش رصيف متحرك (Mobile Crane) ٨٠ - ١٠٠ طن .
- ٧- ونش ساحة عملاق ترانسيتير R.T.G .
- ٨- ونش ساحة ريش ستير R.S.
- ٩- جزار موانئ بالمفتوحة .

تضاهات تداول البضائع

- * الطاقة التخزينية للبضائع الصلب ٥٥,٠٠٠ طن
- * معدل التداول ٨٠٠٠ طن يوميا
- * يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضائع العامة والحبوب الصلب بكفاءة عالية ولقوى بشرية على مستوى عالمي من الخبرة
- * تمتلك الشركة منشآت بين عالمين بمعدل ترخيص ٢٦٠ طن / الساعة للمنتج الواحد
- * جارى إنشاء صومعة للفلل بسعة تخزينية قوامها ٣٠,٠٠٠ طن لتصبح السعة التخزينية الإجمالية للصوامع
- غلال الشركة ٨٠,٠٠٠ طن



Tel: 002 066 237151/ 002 066 235862
Fax: 002 066 339347/ 002 066 220419

P.O.BOX: 1239 PORT SAID, EGYPT
Web site: www.pscchc.com
E-mail: info@pscchc.com

Second Announcement



The International Navigation Conference

Melina 2004

On

Satellite Navigation
Developments and Applications

April 13 /15 - 2004

Concorde-El Salam Hotel, Cairo - Egypt

Under the auspices of
H.E. The Minister of Transport

(Organized by
The Arab Institute of Navigation (AIN))

Sponsored by
Sokhumi Port Development Company



And

National Navigation Center



Add Address to the website
http://www.ain-egypt.org

(www.ain-egypt.org)

الإشعار الثاني



المؤتمر الدولي للملاحة

"ملاحة 2004"

عن

القطاعات في الملاحة باستخدام
التقنيات الصناعية وتطبيقاتها

13 - 15 أبريل 2004

بنفسه كوتلورا السلام - القاهرة

تحت رعاية

معالي وزير النقل المهندس / محمد الشاذلي

تنظيمه

الجمعية العربية للملاحة



الرعاة المشاركون



الهيئة العامة
لنقل البحري والجوي

شركة تطوير ميناء
البحري

مركز
الملاحة



**Royal
Maritime**

**رويال
للخدمات البحرية**

مركز الشحن الدولي واللوجستيات

LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS



عزيزي المستورع ... عزيزي المصدر
إذا كنت تفكر في أفضل الطرق التي تنجز بها أعمالك مع العالم الخارجي
... من فضلك توقف فوراً عن التفكير
... فخرنا بالشحن الدولي يتحدون

رويال للخدمات البحرية

ولدت عملاقة وبدأت من حيث انتهى الآخرون
(التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)

- فريق عمل متخصص ومدرّب في جميع أنشطة الشحن الدولي وفق أحدث المعايير العالمية
- أكبر شبكة نهايات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
- أكبر شبكة وكلاء تغطي جميع أنحاء العالم
- خدمات الشحن الدولي من وإلى أي مكان في العالم بحراً وجواً
- المشروعات - الأمتعة الشخصية - المعارض - التخزين والتوزيع
- خدمات النقل البري من وإلى جميع أنحاء الجمهورية
- التخليص الجمركي من وإلى جميع الموانئ المصرية (بحري وجوي)
- تغطية الشحنات تأمينياً من الباب إلى الباب
- الفحص المسبق عن السلع الصناعية

عننا ... وداعاً للتأخير ... وداعاً للقلق

مكتب القاهرة : ٢٩ ش فرند - هليوبوليس - القاهرة - مصر
ت: ٤٤٩٩٤٤ - ٤٤٩٩٤٤ - ٤٤٩٩٤٤ - ٤٤٩٩٤٤ - ٤٤٩٩٤٤ - ٤٤٩٩٤٤
ف: ٢٠٢ - ٤٤٩٩٤٤ - ٤٤٩٩٤٤ - ٤٤٩٩٤٤ - ٤٤٩٩٤٤ - ٤٤٩٩٤٤
مكتب الاسكندرية : عمارة ٤٧ ش ١٠ عبارات شباط مصطفى كامل - الاسكندرية
ت: ٥٢٣٠٤٥ - ٥٢٣٠٤٥ - ٥٢٣٠٤٥ - ٥٢٣٠٤٥ - ٥٢٣٠٤٥ - ٥٢٣٠٤٥
ف: ٢٠٣ - ٥٢٣٠٤٥ - ٥٢٣٠٤٥ - ٥٢٣٠٤٥ - ٥٢٣٠٤٥ - ٥٢٣٠٤٥
مكتب ميناء السلطنة العين السخنة - بورسعيد
ت: ٧١٠٠٨١ - ٧١٠٠٨١ - ٧١٠٠٨١ - ٧١٠٠٨١ - ٧١٠٠٨١ - ٧١٠٠٨١
ف: ٢٠٦٢ - ٧١٠٠٨١ - ٧١٠٠٨١ - ٧١٠٠٨١ - ٧١٠٠٨١ - ٧١٠٠٨١
مكتب بورسعيد : ٢١ ش الجري - بورسعيد - مصر
ت: ٣٢٩٤١ - ٣٢٩٤١ - ٣٢٩٤١ - ٣٢٩٤١ - ٣٢٩٤١ - ٣٢٩٤١
ف: ٢٠٦٦ - ٣٢٩٤١ - ٣٢٩٤١ - ٣٢٩٤١ - ٣٢٩٤١ - ٣٢٩٤١
مكتب مطار القاهرة : مطار القاهرة الدولي - مركز التصدير الدولي - مكتب رقم ٢٠٤
ت: ٢٧١٤٦٦ - ٢٧١٤٦٦ - ٢٧١٤٦٦ - ٢٧١٤٦٦ - ٢٧١٤٦٦ - ٢٧١٤٦٦
ف: ٢٠٢ - ٢٧١٤٦٦ - ٢٧١٤٦٦ - ٢٧١٤٦٦ - ٢٧١٤٦٦ - ٢٧١٤٦٦

حركة الموانئ المصرية خلال شهر ديسمبر ٢٠٠٢

أجندة إنتر ناشيونال

• يعقد المؤتمر الدولي لتكنولوجيا المعلومات والوسائط الرقمية يومي ٢٠ مارس الجاري بالقاهرة، ويشارك فيه أكثر من ١٠ دول عربية وأجنبية لمناقشة أهم التحديات التي تواجه الإعلام وتكنولوجيا المعلومات.

• يقدم بمدينة كيف الأكرانية في الفترة من ٣ إلى ٦ مارس المعرض الدولي للأغذية، وذلك في إطار الاحتفال بأسواق دول الكومنولث باعتبارها من الأسواق المستهدفة دولياً.

• تقرر إقامة معرض إعادة العراق بأرض المعارض الدولية بمدينة نصر في الفترة من ٣ إلى ٦ مارس الجاري بغرض توفير إحتياجات السوق العراقي من السلع والخدمات المصرية.

• تبدأ أول ورشة عمل إقليمية تخصص بالسياسات والخدمات وتكنولوجيا الاتصالات يوم ٩ مارس الجاري بالقاهرة وذلك بغرض إعداد ميثاقه وتحرير قطاع الاتصالات.

• تبدأ مراسم افتتاح الدورة ٣٧ لمعرض القاهرة الدولي يوم ١٦ مارس الجاري، سيكون ضيف الشرف في هذه الدورة تركيا، وتتمتع الإتحادية هذا العام بالطابع الفروني.

• تنظم مجموعة الاقتصاد والأعمال في بيروت يوم ١٧ مارس منتدى إقتصادي حول العراق، يشارك فيه وزراء، عراقيين وحاكم المصرف المركزي العراقي ورجال مال وأعمال وأصحاب مؤسسات عراقية لبحث التطورات السياسية والاقتصادية والمصرفية والمالية والتشريعات الجديدة في العراق.

• يعقد المؤتمر الدولي للتمرد العالمي للأمم المتحدة التي تنظمه جامعة العلوم الحديثة والأداب MSA بالاشتراك مع جامعة هارفرد في الفترة من ٢٨ مارس الجاري إلى أول أبريل بمدينة شرم الشيخ.

• قرر بنك الإحتفال الأروبي عقد المؤتمر الرابع للجنة الإستثمارية والمشاركة مع دول المتوسط في الإسكندرية على المستوى الوزاري خلال شهر مارس الجاري.

• تعقد في الأسبوع الرابع من شهر مارس الجاري أعمال الدورة الرابعة لورش العمل العربية بالعاصمة المصرية بعد المشاورات المكثفة التي تبادلت فيها وزراء الخارجية العرب الرأي بخصوص المستقطات المتوقعة من حركة العمل العربي وما تتطلبه من تحديث في الأداء.

• تجتمع اللجنة الأسيوية المصرية الإقليمية المشتركة في القاهرة خلال شهر مارس الجاري لتطبيق ما تم الإتفاق عليه من تجديد الإتفاقيات بشكل مفتوح للمصريين في اليمن، والإقرار لقانون عن الصيد في المخالفين.

• تبدأ إجتماعات مجلس الأعمال المصري / الهندي أوائل مارس الجاري، ويحضره عدد من الوزراء وكبار رجال الأعمال المصريين لبحث سبل تنشيط العلاقات المصرية الهندية وزيادة التبادل التجاري بين البلدين.

• وتعلن التعاون في مجال المشروعات الصغيرة والتكنولوجيا.

• تعقد القمة العربية القطرية يومي ٢٩ - ٣٠ مارس الجاري بغرض التتي ستراس هذه القمة.

• يعقد وزراء منطقة الدول المصدرة للبترول (أوبك) إجتماعهم الإستثنائي في ٣١ مارس الجاري ببشبا بعد الإجماع الرسمى الذي عقد في الجزائر.

الكمية بالألف طن

بيان الواردة

البيان	الإسكندرية	الفيلا	برسعيد	الغربية	دمياط	السويس	سكنا	نوع	الكمية	الإجمالي
بضائع عامة	٤٧٣.٨	٢١٤.١	٦١.٤٢	٧٠.٨٩	٨٢.٢٢	٥.٧٤	٧٩.١١	٣٩.٣٩	٩٨٥.٣٩	٩٨٥.٣٩
صناعات	٣٥.٨	٢٥.٨	٥٧.٧٥	٦٧.٨٩	٦٧.٨٩	٦٧.٨٩	٦٧.٨٩	٦٧.٨٩	٩١٩.١٣	٩١٩.١٣
أغذية ونباتات	٢٣٨.٩	٤٨٨.٤	٢٣٨.٩	٢٣٨.٩	٢٣٨.٩	٢٣٨.٩	٢٣٨.٩	٢٣٨.٩	٨٧٩.١٨	٨٧٩.١٨
ذات طبيعة خاصة	١٢٢.١	١٢٢.١	١٢٢.١	١٢٢.١	١٢٢.١	١٢٢.١	١٢٢.١	١٢٢.١	١٨٧.٥٩	١٨٧.٥٩
أسلحة وألحاح	١١.٤	١١.٤	١١.٤	١١.٤	١١.٤	١١.٤	١١.٤	١١.٤	٣.٨٨	٣.٨٨
صناعات	٨٧.٩	٨٧.٩	٨٧.٩	٨٧.٩	٨٧.٩	٨٧.٩	٨٧.٩	٨٧.٩	٢٤٥.٢٤	٢٤٥.٢٤
إجمالي	٩٩٥.٩	١١٤.١٧	١١٤.١٧	١١٤.١٧	١١٤.١٧	١١٤.١٧	١١٤.١٧	١١٤.١٧	٣٢١٩.٥٩	٣٢١٩.٥٩
تراخيص	١١.٤	١١.٤	١١.٤	١١.٤	١١.٤	١١.٤	١١.٤	١١.٤	٦٦٢.١٤	٦٦٢.١٤
الإجمالي العام	٩٨٠.٩٠	١٢٥.٥٧	١٢٥.٥٧	١٢٥.٥٧	١٢٥.٥٧	١٢٥.٥٧	١٢٥.٥٧	١٢٥.٥٧	٣٨٨١.٧٤	٣٨٨١.٧٤

الكمية بالألف طن

بيان الصادرات

البيان	الإسكندرية	الفيلا	برسعيد	الغربية	دمياط	السويس	سكنا	نوع	الكمية	الإجمالي
بضائع عامة	١٤٤.٢٠	٧٧.٥	٤٦.٨٢	٧٧.٥	٧٧.٥	٧٧.٥	٧٧.٥	٧٧.٥	٤٣٤.٤٣	٤٣٤.٤٣
صناعات زراعية	٦٦.٠٠	٦٦.٠٠	٦٦.٠٠	٦٦.٠٠	٦٦.٠٠	٦٦.٠٠	٦٦.٠٠	٦٦.٠٠	١٣٠.٠٠	١٣٠.٠٠
صناعات	٦٦.٠٠	٦٦.٠٠	٦٦.٠٠	٦٦.٠٠	٦٦.٠٠	٦٦.٠٠	٦٦.٠٠	٦٦.٠٠	٦٦.٠٠	٦٦.٠٠
أغذية ونباتات	٧٢.٩٠	٧٢.٩٠	٧٢.٩٠	٧٢.٩٠	٧٢.٩٠	٧٢.٩٠	٧٢.٩٠	٧٢.٩٠	٩١٤.٢٥	٩١٤.٢٥
ذات طبيعة خاصة	١٠.٧٠	١٠.٧٠	١٠.٧٠	١٠.٧٠	١٠.٧٠	١٠.٧٠	١٠.٧٠	١٠.٧٠	٢٢.٧٥	٢٢.٧٥
أسلحة وألحاح	٤٠.٠٠	٤٠.٠٠	٤٠.٠٠	٤٠.٠٠	٤٠.٠٠	٤٠.٠٠	٤٠.٠٠	٤٠.٠٠	٢١٥.٥٨	٢١٥.٥٨
صناعات	٢١٥.٢٠	٢١٥.٢٠	٢١٥.٢٠	٢١٥.٢٠	٢١٥.٢٠	٢١٥.٢٠	٢١٥.٢٠	٢١٥.٢٠	٤٢٢.٨٠	٤٢٢.٨٠
إجمالي	٥٥٠.١٠	٥٥٠.١٠	٥٥٠.١٠	٥٥٠.١٠	٥٥٠.١٠	٥٥٠.١٠	٥٥٠.١٠	٥٥٠.١٠	١٤٤٥.٠٠	١٤٤٥.٠٠
تراخيص	١٠.٩٠	١٠.٩٠	١٠.٩٠	١٠.٩٠	١٠.٩٠	١٠.٩٠	١٠.٩٠	١٠.٩٠	٦٠.٨٢	٦٠.٨٢
الإجمالي العام	٥٦١.٠٠	٥٦١.٠٠	٥٦١.٠٠	٥٦١.٠٠	٥٦١.٠٠	٥٦١.٠٠	٥٦١.٠٠	٥٦١.٠٠	١٥٠٥.٨٢	١٥٠٥.٨٢

عدد السفن الواردة

البيان	الإسكندرية	الفيلا	برسعيد	الغربية	دمياط	السويس	سكنا	نوع	الكمية	الإجمالي
بضائع عامة	١٨.٠	٤٦	١٦٨	١٦٨	١٦٨	١٦٨	١٦٨	١٦٨	٨٠	٨٠
صناعات	١	١	١	١	١	١	١	١	١	١
أغذية ونباتات	٩	٩	٩	٩	٩	٩	٩	٩	٩	٩
ذات طبيعة خاصة	٣٢	٣٢	٣٢	٣٢	٣٢	٣٢	٣٢	٣٢	٣٢	٣٢
أسلحة وألحاح	٦	٦	٦	٦	٦	٦	٦	٦	٦	٦
صناعات	٣١	٣١	٣١	٣١	٣١	٣١	٣١	٣١	٣١	٣١
مراكب	١	١	١	١	١	١	١	١	١	١
إجمالي	٥٦	٥٦	٥٦	٥٦	٥٦	٥٦	٥٦	٥٦	٥٦	٥٦
ركاب	٧	٧	٧	٧	٧	٧	٧	٧	٧	٧
لحرق	١٥	١٥	١٥	١٥	١٥	١٥	١٥	١٥	١٥	١٥
إجمالي عام	٧٦٦	٧٦٦	٧٦٦	٧٦٦	٧٦٦	٧٦٦	٧٦٦	٧٦٦	٧٦٦	٧٦٦

بيان حركة الركاب (قاموس - مفادون) المتروكة على الرماح

البيان	الإسكندرية	برسعيد	السويس	سكنا	نوع	الفرقة	شرك الشخ	الإجمالي
قاموس	٩١٨٨	١٧٧٥	٤٧٦٠	٢٥٤١٨	١٦٨٥٩	٤٢٤٤	٤٢٤٤	١٠٠٩٦١
مفادون	١٠٠٧	٢٠٨	٨٧٦٦	٢٥٤٥٥	١٦٨٥٩	٣٢٢٢	٣٢٢٢	٧٧٧٧٧
الإجمالي	١٨٨٥	٤٠٥٥	٥٦٣٦٤	٥٠٩٧٣	٣٣٧١٨	١١٧٧٣	٧٧٤٦٦	١٨٢٢٩٤

مالية مكالفة ٢٠

بيان بمعدود الطرقات المتحركة

البيان	رئيس البلد	رئيس البلد	رئيس البلد	رئيس البلد	رئيس البلد	رئيس البلد	رئيس البلد	رئيس البلد	رئيس البلد	رئيس البلد
البيان	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢
البيان	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢
البيان	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢
البيان	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢
البيان	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢
البيان	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢
البيان	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢
البيان	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢
البيان	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢	١٣٢٢



وزارة النقل
قطاع النقل البحري
بنك معلومات النقل البحري المصري
٤ شارع البهالة - الإسكندرية
ت: ٤٨٩٤٥٩١ - ٤٨٩٨٣٩١ فاكس: ٤٨٩٤٦٧٤

ظاهرة تفجر المعلومات والحاجة إلى التدريب في المجال



دكتور / إبراهيم أحمد حنفي
الأستاذ بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

كلما تطورت البشرية وتقدمت أساليب الحياة تراكمت المعلومات، واتسع نطاق استخدامها وبالتالي تزداد حاجتنا إلى المزيد من المعلومات التي تساعدنا في اتخاذ القرارات السليمة .
وقد تناولنا في العدد السابق (الجزء الأول) أهمية المعلومات وكذا مشكلة تفجر المعلومات وفي هذا العدد (الجزء الثاني) نتطرق إلى مجتمع المعلومات والمسيطر عليه .

مجتمع المعلومات والمسيطر عليه:

بداية ما يسميه البعض "مجتمع المعلومات" SOCIETY ظهر نتيجة تعدد التكنولوجيات الجديدة والشبكات المتخصصة، فخلال عقد الخمسينيات دخل الحاسب الإلكتروني مراكز البحوث والجامعات، ثم إمتد إلى مجالات التجارة والصناعة، وأصبح الحاسب الإلكتروني أداة هامة لحمل الحسابات المعقدة، وخلال عقد الستينيات زاد الاعتماد على الحاسب الإلكتروني أكثر وأكثر في أداء الوظائف التجارية، وظهرت الحاجة لحمل "مناقل" Terminals للمعاملات المركزية، وبداية المعلومات، وتبع كل ذلك تطور اتصال البيانات Data Com-munication، كما أمكن تحويل المعلومات التناظرية Analog Signals إلى إشارات رقمية Digital Signals بفضل إبتعاث أنظمة المعالجة أمثل لشبكات الهاتف. وخلال عقد السبعينيات إستمع التقني في مجال الحاسب الإلكتروني، ووسائل الاتصال، وتكنولوجيا الحاسب إلى الصلة للدارات Semiconductor، وقد أسفر ذلك عن ظهور خدمات عديدة لتصل المعلومات من البريد الإلكتروني، والخدمات التليفونية التي تتبع إسترجاع الصور، والتلفيد، والفيديو، والكمبيوتر، والعرضات، وقد أحدثت تقنيات جديدة مثل الحاسب الآلي Office Automation، والبيانات المتخصصة بشبكات سلكية Wired Households، كل ذلك جعلنا نعيش في عصر المعلومات، فاطفل الذي يولد في منزل مزود بالحاسب الإلكتروني عن طلق مجتمع المعلومات، أما الطفل الذي يمشي في بيت جده بدون الحاسب الإلكتروني فهو طفل فقير في المعلومات.

ومجتمع المعلومات لم يولد على يد تكنولوجيا الاتصال ومدها، لا على تكنولوجيا الحاسب، ولا على تكنولوجيا معالجة البيانات، بل هو نتيجة تفاعل هذه التكنولوجيات مع بعضها البعض، وبمساعدة الإبداع الذي تتحرك نحوه بسرعة كبيرة خلال السنوات القادمة على قيام نظم مستقلة من معدات وبرامج معالجة المعلومات ووسائل الاتصال، وتغني فيها الفواصل بين نظم الاتصال ومعالجة البيانات، ويصبح تعيين بينهما صعبا عمليا، وهكذا تندمج معدات تخزين الأصوات والصور (مثل الأقراص وأشرطة الفيديو) والآلات المعالجة والحاسب

(الحاسبات الإلكترونية) مع الأنظمة الصناعية في شبكات معقدة تتيج لنا أن نتغبط على زرع ما في مكان ما فنحصل من بركة المعلومات أي قواعد البيانات في أي مكان آخر على الأرض أو في الفضاء، وهكذا تنحرف تلك الشبكات بعدا هائلا للقدرة الإنسان على توسيع معارفه وخزنها وتربيتها، وإنتاج المعلومات وبثها في العالم، والتعامل معها وإستخدامها.

ويرى العديد من المراقبين أن "مجتمع المعلومات" هو الجيل الجديد للمجتمع الصناعي الذي عاشناه، معظم القرن العشرين، والدليل على هذا الإستنتاج هو حقيقة أن العمل في مجال المعلومات Information Occupations زاد تسعيته في الولايات المتحدة الأمريكية من ١٠٪ من حجم القوى العاملة إلى حوالي ٥٠٪، ومن ناحية أخرى تتنافس جميع الأعمال في المهنة لتأخذ العمل في نحو ٢٠٪، كما تتنافس جميع الأعمال في المهنة التوظيفية إلى أقل من ١٠٪ فقط، كذلك فإن أكثر من ربع القوى العاملة في المجتمع الأمريكي - باتي القرن - من إنتاج وتوزيع سلع المعلومات وخدماتها.

في العصر الأولي لتاريخ البشرية كان الغناء هو المصدر أهمية، والعنصر الأساسي للحياة، حيث نشأت الحضارات الإنسانية وطورت، وبعد ذلك جاء إكتشاف الطاقة Energy التي اكتسبت أهمية متزايدة على حياة البشر، ثم أصبح كل من الغناء والطاقة أهم موارد البشر. والأمر من بداية القرن الحادي والعشرين أصبحنا نذكر أهمية المعلومات وإعبارها أحد الثقات التي يشارى في الأهمية مع البوربون السابقين، ولكن نحن هذا القرن في قدر الإنسان على تشغيل هذه الموارد الثلاثة: الغناء - الطاقة - المعلومات بأقصى قدر ممكن من الكفاءة، ورفع مسئولية تحقيق ذلك على من يعملون في وسائل الاتصال، ويتم ذلك من خلال إمداد البنى التحتية اقتصاديا السور الثالث "لغناء" والطاقة" وأنواع التحديدات التي تفرض نفسها على هذا المجال.

فالغناء والطاقة كالماء تحديداً إنسانياً لكيها في تتابع مستمر في مجتمع أممنا. العالم، ونحن في حاجة إلى إيجاد حلول لتعويض هذا النقص، ووسائل جديدة لإزدياد إمدادات الغناء والطاقة بغير الإمكان. أما مورد المعلومات فهو ليس في حالة تدهور مثل الموردان الآخرين، وإنما في

حالة تزايد مستمر، وبالرغم من أنه لا زال هناك الكثير والكثير مما لا نعرفه، وهناك فجوات كثيرة في معارفنا تحتاج إلى سدّها من خلال البحوث المستمرة، إلا أن الفجوة الأعظم توجد بالتي يعرفها البعض وتطبق هذه المعلومات في حياتنا العامة.

كذلك تختلف المعلومات عن الغناء والطاقة في كونها لا تتفد من خلال الإستخدام كما أنها لا تفقد عند عدم إستخدامها ونحن لا نستطيع أن نتحدث عن الفائض في المعلومات كما نتحدث عن الفائض في الغناء والطاقة وعلى خلاف الغناء والطاقة فكلمة زادت معلوماتنا غزنا بالمزيد إلى الحاجة إلى المعلومات وبالتالي يسهل علينا الحصول على تلك المعلومات بشكل أكبر.

والمشكلة الأساسية التي يجب أن نتم بها فيما يتعلق بالمعلومات هي، نمو ترويضها على شكل غير مناسب، فهي حين يتسهم بعض كبار العالم بمزادات المعلومات يروح قدر فئدة في زيادة لدى سكان آخرين ولا يقتصر سوء توزيع المعلومات بين أطياف العالم أو دولته فقط وإنما يوجد أيضا داخل كل دولة يمكن أن تلاحظ فجوات عديدة في حجم المعلومات المستخدة وتوزيعها من جانب الأفراد داخل المجتمع الواحد، وللك

يجب إيجاد الوسائل الكفيلة بسد هذه الفجوات وأن يتم ذلك من خلال إستغلال المعلومات من لديهم الكثيرين مع إعطائنا لهم بعض الموارد لأن ذلك ليس ضرورياً في توزيع المعلومات وإنما من أجل البحث عن الطرق التي تتيج لجميع أفراد المجتمع الأقرب من الوصول إلى الشائعة المتاحة للمعلومات وتعميقهم على الإغراق على ما يأمرون باستيعابهم وتكتسب صناعة المعلومات في بعض الدول وزناً اقتصاديا يعمل إلى حد أن تصبح هي الصناعة الغالبة وأن لحل هذه الصناعة الثقيلة والتعقيدية وهكذا يرى البعض أن إقتصاد الغد سيكون إقتصاديا قاسماً أساساً على المعلومات وركائز صناعة المعلومات تدور نحو ٢٥ مليون دولار في الولايات المتحدة خلال هذه السبعينيات وتتضاعف كثيراً هذا الرقم في العقود التالية.

وتتعمق فحوص تكنولوجيا المعلومات إلى أيدي عدد قليل من تلك الدول التي تتحكم في صناعة المعلومات وتشغيلها وإختراؤها واسترجاعها وتمتلك التقنيات التي تدر عيرها هذه المعلومات وليس هذا

بالأمر الغرب حيث تجاوزت السلطة مع المعرفة في كل الأزمان بصورة ولوية فالدول يمكن أن تراسي المعرفة مع الذين يمكنهم بزماد السليمة وهكذا نرى أن التكنولوجيا الجديدة تزيد من تركيز السلطة في أقل عدد من الأيدي، وينطبق ذلك على المستوى الوطني كما ينطبق على المستوى الدولي - فلي داخل كل دولة وخاصة في الدول النامية تلاحظ أن السلطة تزداد تركيزاً في أيدي الحكومات التي تحكم قبضتها على وسائل النقل ووسائل الاتصال وما يمر بها من مراد إعلامية تلاحظ وجود إختلال كبير على المستوى الدولي بين الحكومات ووسائل إنتاج المعلومات وكذلك فترات بينها ونشرها فيما بين دول العالم المختلفة، وينطبق هذا على مجال الراديو والتلفزيون وغيرها من وسائل الاتصال الجماهيري ينطبق على بيوت المعلومات وعلى الهاتف وعلى الاتصالات الأرضية والتلفازية.

وتزداد القوة بين إكتسيات الدول النامية والدول الصناعية في مجال إنتاج المعلومات ونشرها ويكفي أن نذكر أن نسبة ٨٠٪ من البراعة التليفزيونية التي توجد في بيوت المعلومات والتي يبلغ عددها ٥٥ مليون برع مصدرا إلى دولة واحدة فقط دون غيرها من الولايات المتحدة الأمريكية.

ويشير أحد تقارير الأمم المتحدة إلى أن نصيب الدول النامية من التجارة الدولية في معدات الإتصال يبلغ ٢٠٪، في عام ١٩٧٨ ولم يتجاوز ذلك ٢٠٪ في عام ١٩٧٦ وإلى نفس الفترة زاد نصيب الدول النامية من أجهزة إستقبال الراديو من ١٠٪ إلى ٢١٪ في نفس الفترة.

ومن ناحية أخرى تلاحظ الدول النامية في القري البشرية القدرة على التعامل مع تكنولوجيا الاتصالات الحديثة، كما أن الإقتصادات المخصصة للبحث لأنزال في حده الأدنى من قبل من يعيش ثلاثة أرباع السكان العالم في الدول النامية لا أن الإقتصادات المخصصة للبحث قد قليلة جداً، ويحل ذلك على مدى تركيز السلطة والهيمنة في الدول الصناعية المتقدمة بل وفي عدد قليل من هذه الدول نتيجة لسيطرتها على المعلومات وعلى وسائل إنتاجها ومعالجتها ونشرها واسترجاعها ويتم ذلك بسرعة هائلة وعلى نطاق شاسع مما أدى إلى وجود قلة متخفة وكثيرة مستهلكة صوتية مسيطرة وأغلبية مقهورة، جماعة تزداد غنى وسيطرة وجماعات تزداد فقراً وتهمية.

دموع العراق



بقلم الدكتور / أيمن النحراوى

واعتصر مآقى الشيوخ والرهبان
فما عاد يطيب بالعيش إنسان
وما للأحداث عزاء وسلوان
فتخطفتنا النمرور والعقبان
فالعود يتقرى فى حزمة العيدان
بمسيف مسموم وغدرة الإخوان
قد صارت الدنيا دموع وأحزان
من يومنا فكان المجد ما كان
من عالم قد سما فيها له شان
والأبطال جموعاً قد غادروا الميدان
فمدار الزمان علينا وسات الأزمان
يحشد للجهد جيشه ويحرك الركبان
وحيشما الفرات ودجلة سيدرك العمران
فما عسى حياتنا إذا دنست الأركان
ينادى جهاداً بحق الإسلام والإيمان
ماطل العراق أسيراً فى قبضة الكفران
أو تلقى فى سبيله مصارع الشجعان

تملك الأسى منا قلوبنا حسرة
مرارة النفس والروح منكسرة
تكالبت على أمتنا أعداؤها
إنفرطت العروة الوثقى بنى عرب
يا أمة العرب بالله وحدتك
قد سقط العراق مخضباً بدمائه
هذا يوم على المعروية أسود
أين منا تاريخاً تليداً حافلاً
دار الحكمة والعلم بغداد فكم
قادسية سعد خاوية من فرسانها
عراق الرشيد والمنصور لنا عزاً
مالنا لا نسمع البنين معصاً
أرى نخيل العراق شامخاً فى مآساته
مشوى الإمام فى النجف أسير
والحسين فى كربلاء تحت الثرى
وآل البيت لا أغمدت سيفى
نزود عنه زود أساد الثرى

دكتور / أيمن النحراوى

drayman100 @ yahoo . com

الاتفاقيات الضريبية بين الممولين .. ومصلحة الضرائب

الجزء الثالث



١/ إسماعيل عناني

باحث في النظم الضريبية / زميل الجمعية المصرية للمالية العامة والضرائب

سيق في عرضنا في العتدين الملبقين لبعض الإتفاقيات الضريبية - عشرون إتفاقية - والتي عقدتها مصلحة الضرائب العامة مع الفرق التجارية - وسوف نوالى نشر باقى الإتفاقيات فى هذا العدد وهى مجموعة الإتفاقيات الأخيرة التى تم إتجلاها حتى الآن.

دقيقة ومعقدة.
٣- الحرس على مناقشة العمل مناقشة شاملة.
٤- الإطلاع على الإقرارات الضريبية والإقرارات الفروءة المقدمة من الممول للإستشارة بما ورد بها من بيانات.
٥- الإطلاع على بيانات الخصم بالإضافة / سجل العائقات / بيان الضرائب على المبيعات.
٦- مراعاة المحاسبة عن أى أنشطة أو إيرادات أخرى يثبت مزاولتها، ويتم المحاسبة عنها وفقاً للإتفاقيات والتعليمات التنفيذية للفحص الصادرة بشأنها.
٧- يتم اعتماد المصروفات الإلزامية والعمومية الفعلية اللازمة لمباشرة النشاط وفقاً للتعليمات التنفيذية للفحص رقم (٨) لسنة ١٩٩٩ .
٨- ضرورة الإلتزام بتطبيق مبدأ إستقلال السنوات الضريبية.
٩- يلزم تطبيق أسس المحاسبة الواردة بالإتفاقيات عند مراقبة السور عليها بالمأمورية وفى حالة عدم المرافقة يتم محاسبتها وفقاً للقواعد والأسس المعمول بها قبل هذه الإتفاقيات.
١٠- تطبق هذه الإتفاقيات على جميع السنوات التى لم تتم المحاسبة عنها وكذا السنوات التى لم تصبح الضرائب المستحقة عنها نهائية.
١١- يحد النظر فى هذه الإتفاقيات كلما طرأت عليه أية تغيرات جهرية تؤثر على هذا النشاط سلباً أو إيجاباً.
وقبل أن نتهى حديثنا عن هذه الإتفاقيات، نعيد ونذكر بها حتى يمكن الرجوع عليها عند الحاجة.

طرف أول
- الإتحاد العام للفرج التجارية وغرفة الإسكندرية
طرف ثانى
- عدد أيام العمل السنوية : ٣١٠ يوم سنوياً مع الأخذ فى الاعتبار أيام السنوات بالمناطق الساحلية وإخطارات الممول عن فترات توقف النشاط بعد التحقق من جديتها.
- نسبة مجمل الربح : تم الإتفاق على تحديد نسبة مجمل الربح وفقاً لما يلى:
- تجارة الجملة : من ٣٪ إلى ٥٪ حسب رقم المبيعات
- تجارة التجزئة : ١٣٪
- برامى محاسبة المنشأة عن أى أنشطة أو إيرادات أخرى يثبت مزاولتها مثل إستيراد التصدير الفوتوغرافى وتصوير الفيديو وتحديث وطبع الألام.

٢٤- اتفاق بشأن المحاسبة الضريبية لنشاط معامل تحميش وطبع الألام

طرفى الإتفاق
- مصلحة الضرائب
طرف أول
- الإتحاد العام للفرج التجارية والغرفة التجارية بالقاهرة

طرف ثانى
- عدد أيام العمل السنوية : ٣١٠ يوم سنوياً مع الأخذ فى الاعتبار أيام الفترات بالمناطق الساحلية وإخطار الممول عن فترات توقف النشاط بعد التحقق من جديتها.
- نسبة مجمل الربح : ١٥٪
- وبهذا تكون قد إنتهتينا من عرض ملخص للإتفاقيات التى تم إبرائها بين الممولين وملخصها الفرق التجارية ومصلحة الضرائب العامة.

ومدير بالذكر أن هناك إشتراطات عامة وردت بجميع الإتفاقيات، ومما نذكرها على كل إتفاقية فسوف نعرضها فى ما يلى على المأموريات الضريبية مراعاتها :

١- الحرس على الإطلاع على جميع المستندات عند تحديد رقم الأعمال.
٢- الحرس على إجراء معاينة المنشأة وقرعها ومعاينات

٢١- اتفاق بشأن المحاسبة الضريبية لنشاط تجارة المعايه والبيوتات

طرفى الإتفاق
- مصلحة الضرائب

طرف أول
- الإتحاد العام للفرج التجارية والغرفة التجارية بالقاهرة

طرف ثانى
- عدد أيام العمل السنوية : ٣١٠ يوم.
- نسبة مجمل الربح :

١- فى حالة الإلتزام بتقديم المستندات، يحدد من الربح

مطابقة تلكلة المبيعات بالمبيعات الفعلية.

٢- وفى حالة عدم الإلتزام بتقديم المستندات يحدد من الربح طبقاً للنسبة المحددة بالمعزود المبرمة مع الشركات والمصانع المنتجة.

مع إضافة كافة ما يحصل عليه الموزع من مزايا خاصة.

١٢- اتفاق الجملة والتجزئة :

يحدد نسبة إجمالى الربح طبقاً لرقم المبيعات على الوطة

الآتى :

حتى ١٥٠,٠٠٠ جنية

أكثر من ١٥٠,٠٠٠ جنية وحتى ٣٠٠,٠٠٠ جنية ١٪

أكثر من ٣٠٠,٠٠٠ جنية وحتى ٥٠٠,٠٠٠ جنية ٨٪

أكثر من ٥٠٠,٠٠٠ جنية وحتى مليون جنية ٦٪

أكثر من مليون جنية وحتى ٣ ملايين جنية ٥٪

أكثر من ٣ ملايين جنية وحتى ٥ ملايين جنية ٤,٥٪

أكثر من ٥ ملايين جنية وحتى ٧ ملايين جنية ٢,٥٪

أكثر من ٧ ملايين جنية وحتى ١٧ ملايين جنية ٢,٣٪

٢٢- اتفاق بشأن المحاسبة الضريبية لنشاط إستوديوهات التصوير وتصوير الفيديو

طرفى الإتفاق
- مصلحة الضرائب

طرف أول
- الإتحاد العام للفرج التجارية وغرفة الإسكندرية

طرف ثانى
- عدد أيام العمل السنوية : ٣١٠ يوم سنوياً مع الأخذ فى

الاعتبار أيام السنوات بالمناطق الساحلية وإخطارات الممول

عن فترات توقف النشاط بعد التحقق من جديتها.
- نسبة مجمل الربح : ١٧٪
- برامى محاسبة المنشأة عن أى أنشطة أو إيرادات أخرى يثبت مزاولتها مثل:

أ- تجارة الكاميرات ومستلزمات التصوير وتحميش وطبع الألام.

ب- تجارة الألبومات والبروير وتصوير المستندات.

٢٣- اتفاق بشأن المحاسبة الضريبية لنشاط تجارة الكاميرات ومستلزمات التصوير

طرفى الإتفاق
- مصلحة الضرائب

م	الإتفاق	م	الإتفاق	م	الإتفاق
١	سيارات النقل الخفيف	٩	تجارة الحاسبات الآلية	١٧	نشاط القفاى
٢	سيارات النقل الثقيل	١٠	نشاط القالة	١٨	الإنتاج والتوزيع السينمائي
٣	صيد الأسماك من بحيرة ناصر	١١	النظارات الطبية	١٩	العائقات والسلع السياحية
٤	صيد الأسماك من البحر	١٢	قطع غيار السيارات	٢٠	تجارة الورق
٥	مستلزمات	١٣	مطابخ وتجارة ألبن	٢١	تجارة الحدايد
٦	تجارة الأدوات الكهربائية	١٤	نشاط الجوزة	٢٢	إستوديوهات التصوير
٧	تجارة الألبسة	١٥	المخابز البلدية	٢٣	تجارة الكاميرات
٨	الفرج والطباعة	١٦	صيد الأسماك بالبحر الأحمر	٢٤	معامل تحميش الألام
	القالة التصويرية				

أوبرا الإسكندرية قطعة فنية جديدة



واجهة المسرح

يتمتع شعب الإسكندرية على مر العصور بحس فني ولكنه حرم لفترة من الزمن من عروض شئون الأوبرا الرفيعة والعروض العالمية الكبيرة لعدم وجود مسرح يمتلك التقنيات الفنية التي تسمح بتقديم هذه العروض وما تتطلبه من إمكانيات. (من حكمة الدكتور / سمير فرج).

وقد جاء مشروع تطوير مسرح سيد درويش (محمد علي سابقاً) بعد معاناة وزارة قامت بها لجنة من المستشارين والمختصين وعلى رأسهم د/ سمير فرج ورئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للمركز الثقافي القومي حيث اقترحت هذه اللجنة ضرورة تطوير المسرح واستمرت عملية التطوير عامين وكان الإنعاش الذي حضره ليل كبير من فناني ومثققي مصر والعالم كما شرفه السيد الرئيس مبارك..

ومرر مسرح الرقي على أحدث الطرز الأوروبية حيث أنشئ هذا المسرح مساحاً لمسرح أوديون بباريس وتم الانتهاء من بنائه وعمل لإفتتاح سنة ١٩٩١ وسمى بمسرح محمد علي.

وقد قلعت فيه عروض عربية وعالمية

صاحب تطوير المسرح تجهيزه بأحدث مستجدات التقنية العالمية في مجالات الصوت والإضاءة والحركة المسرحية مع الحفاظ على لشكل المعماري القديم له بحيث أضفى بريق دار أوبرا جديدة لمدينة الإسكندرية تسمح بتقديم مختلف الفنون المحلية والعالمية.

ويقع المسرح على مساحة تزيد عن فدان وأعلى واجهته لفرنزين مشيد على أعمدة كورنثسية أما من الداخل العرض فيتلوه بهو يفضي إلى الصالة والبنائير والأدوار العلوية ويتكون من ثلاثة طوابق ويعمل صالة العرض في مسندة وعرضها تغطي دهليز هذا المبنى وسراديبه سور تلتك من أنك أمام صرح حضاري صميم.

وسمى المسرح بمسرح سيد درويش تخليداً لذكره الذي ولد في الإسكندرية ١٨٩٢م بحي كوم الدكة والشعق بالكتاب في طفولته وفرأ القرن له ذلك عرف باسم الشيخ وكانت أمه أخته التي قدمها أوربيت شهر زاد ونشيد بلادي بلادي وهو السلام الوطني لمصر وأغنيات وطفاطين أخرى أثرت تلك الفترة فنياً وموسيقياً. لم يبق إلا أن نقول أن مواكبة مصر للفنون المعاصر من موسيقى وباليه ومسرح ومعاصر هو جزء هام من مواكبتها للشعرة العالمية في المعلومات والتكنولوجيا والصناعة وكافة المجالات.

منطقة كوم الدكة التي ولد بها سيد درويش.

وفي سنة ٢٠٠١ أصدر فاروق حسني قراراً بأن يتبع الهيئة العامة للمركز الثقافي القومي بدار الأوبرا المصرية بدلاً من أنه كان يتبع البيت

العنى للمسرح

ويتمتع المسرح بتصميم

ومواصفات صوتية تضارع أعظم دور

الأوبرا في العالم ولندا فنقد



صحن المسرح

مختلفة وفي سنة ١٩٩٢ أصدر محافظ الإسكندرية السابق حمدي عاشور قراراً بتحويل إسمه إلى سيد درويش وهو إسم يتناسب مع موقعه في مدينة الإسكندرية خاصة وأنه على بعد عشرات الأمتار من

ولي كلمة الوزير الفنان/ فاروق حسني عند إفتتاح المسرح قال: إن إعادة إفتتاح مسرح سيد درويش بالإسكندرية والذي صممه المهندس الفرنسي جورج بارك على طراز الأوبرا الإيطالية بعد تطويره تشع من جديد إحدى منارات الثقافة والفنون الرفيعة لتكتمل المنظومة في مجالات الثقافة المختلفة في عروس البحر الأبيض غالي جانب مكتبة الإسكندرية وقصور الإبداع والثقافة بأبي مسرح سيد درويش تشويجاً لتاريخ الثقافة بالإسكندرية.

وفي حديث حول تاريخ هذا المسرح الفني الراقي التفتت إيتروناشيونال بالأسفاد ساسي محمود على ملهى عام مسارح الإسكندرية الذي أوضع أن بديعة بناه. هذا المسرح كانت عام ١٩١٨ عندما قدم مسرح ريزينيتا التاريخي سنة ١٩١٦ فقام المستثمر الشامي فرداخي بتقديم تصوره إلى المهندس (الفنان) جورج بارك لإقامة



الفترة الأولى



شركة النيل للنقل البري

شركة مساهمة مصرية

عمر موسى - مدير عام - ١٥٩٩ - ٨١



* هي إحدى الشركات التابعة للشركة القابضة للنقل البحري والبري والتي تم تخصيصها عن طريق نقل ملكيتها إلى اتحاد العاملين بالمساهمين بالشركة الذي يمتلك حاليا ٩٥% من الأسهم.

* وشركة النيل للنقل البري إحدى الشركات المتميزة والمتخصصة في مجال نقل البضائع داخل وخارج الجمهورية وذلك منذ إنشائها عام ١٩٦٣ بالإضافة إلى قيامها بالأنشطة المكملية لنشاط النقل مثل التخزين والتفريغ والتحميل .. هذا وبجانب ذلك تواكب الشركة التطور الملموس في مجال تخزين ونقل البضائيات بالمستودع التابع لها بميناء الدخية والمجهز بمكاتب مسؤلي الجمارك وذلك لتسهيل ولت تخليص البضائع للبلاد بالإضافة إلى قربه من جميع الأجهزة الإقليمية مما يؤدي إلى إنهاء كافة الإجراءات للمستوردين والمصدرين بالمنطقة المجرى في يسر وسهولة.

* هذا .. والشركة تمتلك حوالي ٣٠٠ سيارة وتريلا من مختلف الماركات والمجهزة للخدمة الشاقة بالإضافة إلى الآلات والمعدات التي تمتلكها الشركة بمستودع المظبية فضلا عن الورش الداخلية التي تقوم بعمليات إعادة التكوين للوحدات الناقلة وعمليات الصيانة الدورية بواسطة الصالة الفنية المجهزة ذات الطورات المتطورة.

هذا .. وتعمل إدارة الشركة جاهدة على تغيير المفاهيم والأساليب التقليدية في إدارة العمل وذلك بتطوير هذه الأساليب لتناسب مع أحدث الأنظمة المتبعة في الإدارة وفي هذا الإطار قامت الشركة بما يلي:

أولا: في مجال التطوير الإداري ..

* قامت الشركة بالتخلص من العمالة الزائدة بخروج عدد ٢٢٤ من العاملين بها بنظام المعاش المبكر للوصول إلى العمالة المعيارية اللازمة لأداء العمل وتوفيره للأجور المتصرفة لهؤلاء العاملين وملحقاتها مع زيادة دخل الشركة نتيجة وضع نظام إثابة عن المجهودات.

* أدخلت الشركة الحاسب الآلي في كافة القطاعات مما ساهم في دقة توفير كم كبير من البيانات يساعد الإدارة في إتخاذ القرارات على أسس مدروسة واضحة وسريعة.

* الإهتمام بالدرورات التدريبية للعاملين الإداريين أو الفنيين للإرتقاء بكفاءتهم وخبراتهم سواء عن طريق التدريب الداخلي بمواقع الشركة المختلفة أو التدريب الخارجي بالجهات المختصة.

* تعمل الشركة على خلق صف ثان وثالث لتوفير الكوادر اللازمة لشغل الوظائف القيادية المختلفة.

ثانيا: في مجال التطوير الفني ..

* تقوم الشركة برفع كفاء الأسطول الذي تملكه من الوحدات وذلك بالرغم من إنتهاء عمره الإنتاجي وذلك بإجراء عمليات إعادة التكوين للوحدات بالورش الداخلية بالشركة والتحويل الذاتي للشركة.

* تقوم الشركة بتصنيع الجوانب والكتنافر والتفتيشات اللازمة لعمليات النقل الخاصة حسب نوعية العقول سواء للمواد الصنعية أو البترجاز وخلافه.

* القيام بعمليات الصيانة الدورية لوحدات الأسطول أولا بأول.

* بالإضافة إلى ذلك تتبع الشركة أسلوب المركزية في إدارة العمل بالفروع حيث يعتبر كل فرع من فروعها الخس بمشاة مركز إنتاجي مستقل له إيراداته ومصروفاته ويتم محاسبة المسئولين عن الفرع على أساس القائن التي يحققه الفرع شهريا والتي على أساسه يتم تقرير الحوافز للعاملين به على ضوء ذلك. حيث تتبع الشركة أسلوب الثواب والعقاب وذلك بتشجيع المجد ومعاقبة المقصر

* استقطب الشركة (١٥) الخبيرة التي تقدمها للعملاء بام واهلة تامة من خلال فروعها المتعددة بالاناء الجمهورية

الوحدة الرئيسية
الإقليمية
تتبعها المستودع
٢٧٧٣٣٣ - ٢٧٧٣٣٣
١١١١١١١١

فروع الشركة
الإقليمية

٢٧٧٣٣٣ - ٢٧٧٣٣٣
١١١١١١١١

٢٧٧٣٣٣ - ٢٧٧٣٣٣
١١١١١١١١

٢٧٧٣٣٣ - ٢٧٧٣٣٣
١١١١١١١١

٢٧٧٣٣٣ - ٢٧٧٣٣٣
١١١١١١١١

٢٧٧٣٣٣ - ٢٧٧٣٣٣
١١١١١١١١

٢٧٧٣٣٣ - ٢٧٧٣٣٣
١١١١١١١١

٢٧٧٣٣٣ - ٢٧٧٣٣٣
١١١١١١١١

٢٧٧٣٣٣ - ٢٧٧٣٣٣
١١١١١١١١

٢٧٧٣٣٣ - ٢٧٧٣٣٣
١١١١١١١١

٢٧٧٣٣٣ - ٢٧٧٣٣٣
١١١١١١١١

٢٧٧٣٣٣ - ٢٧٧٣٣٣
١١١١١١١١

٢٧٧٣٣٣ - ٢٧٧٣٣٣
١١١١١١١١

٢٧٧٣٣٣ - ٢٧٧٣٣٣
١١١١١١١١

٢٧٧٣٣٣ - ٢٧٧٣٣٣
١١١١١١١١

٢٧٧٣٣٣ - ٢٧٧٣٣٣
١١١١١١١١

٢٧٧٣٣٣ - ٢٧٧٣٣٣
١١١١١١١١

٢٧٧٣٣٣ - ٢٧٧٣٣٣
١١١١١١١١

٢٧٧٣٣٣ - ٢٧٧٣٣٣
١١١١١١١١



معلومات عامة					
الاسم	٢٠٠٠ / ٩٩	٢٠٠١ / ٩٩	٢٠٠٢ / ٩٩	٢٠٠٣ / ٩٩	٢٠٠٤ / ٩٩
إجمالي الإيرادات	٢٧٧٣٣	٢٧٧٣٣	٢٧٧٣٣	٢٧٧٣٣	٢٧٧٣٣
إجمالي المبيعات	٢٧٧٣٣	٢٧٧٣٣	٢٧٧٣٣	٢٧٧٣٣	٢٧٧٣٣
إجمالي التكاليف	٢٧٧٣٣	٢٧٧٣٣	٢٧٧٣٣	٢٧٧٣٣	٢٧٧٣٣
إجمالي الربح	٢٧٧٣٣	٢٧٧٣٣	٢٧٧٣٣	٢٧٧٣٣	٢٧٧٣٣

وفي إطار الخطط المستقبلية للشركة تسعى الشركة إلى تطوير أعمال الخدمات والتطوير

فعاليات الإجتماع الإقليمي النصف سنوي RAME لمنطقة الشرق الأوسط وأفريقيا

International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) Africa/ Middle East Regional Meeting (RAME)

February 12 th - 2004 in Cairo



تم عقد الاجتماع الإقليمي النصف سنوي لمنطقة الشرق الأوسط وأفريقيا للاتحاد العالمي لمنظمات خدمات النقل الدولي بفندق سميراميس إنتركونتيننتال بالقاهرة يوم الخميس الموافق ١٢ فبراير ٢٠٠٤.

وقد حضر الاجتماع معالي الأستاذ الدكتور أحمد جويلي الأمين العام لمجلس الوحدة الاقتصادية العربية والسيد عيسى بالوش رئيس الفياتا والسيد / ماركوس شوني رئيس قسم التدريب والبضائع الخطرة حاضراً نيابة عن السيد/ بيتر

ماجريل مدير الاجتماع والسيد مصطفى عبد العزيز مصطفى أمين عام الغرفة التجارية المصرية نيابة عن السيد مصطفى ياقوت النجار رئيس الغرفة. والسيد الأستاذ/ حسام لميطة نيابة عن السيد اللواء / محمود السماك رئيس مجلس إدارة شعبة خدمات النقل الدولي ورأس الاجتماع السيد عبد الملك الداهماني رئيس منطقة ال RAME وقد بدأت الجلسة بكلمة ألقاها المهندس/ حسام لميطة نائب رئيس مجلس إدارة شعبة خدمات النقل الدولي نيابة عن اللواء/ محمود السماك رئيس إدارة الشعبة وقال فيها.

إعداد وعرض / عبد العال على عبد العال
عضو مجلس إدارة
شعبة خدمات النقل الدولي

يطيب لي أن أهدى إليكم أرق التحيات والأمنيات القلبية بأن يوفقكم الله ويسدد خطاكم لإنجاح هذا الإجتماع الهام والذي يضم نخبة من منظمة ال FIATA وأعضاها وشعبة خدمات النقل الدولي علاوة على رجال صناعة النقل الدولي بمصر (ويكلم هذا الجميع الكريم تشريف الأستاذ الدكتور أحمد جويلي أمين عام مجلس الوحدة الاقتصادية العربية والسيد الأستاذ / مصطفى النجار رئيس الغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية).

لقد ظهرت الحاجة لإنشاء وتأسيس شعبة خدمات النقل الدولي إنطلاقاً من تجربة شركات النقل الدولي في مصر والتي عمل الكثير منها بقواعد النقل الدولي. ودلائل تلك التجربة تبرزت عندما بادرت الغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية منذ عام ١٩٩٠ بتشكيل "شعبة خدمات النقل الدولي" وأعتبرت هي الجهة الرسمية المختصة والوحيدة على مستوى الجمهورية لقبول أعضاء من



الاتحاد العالمي لمنظمات خدمات النقل الدولي

فياتا FIATA

بالمنطقة العربية ومنطقة الشرق الأوسط وأفريقيا وذلك لمواكبة التطورات العالمية والحضارية الجارية ذات الصلة بالنقل الدولي، ولعل خير دليل على أهمية انعقاده بمصر هو تلبية سيادتكم لتلك الدعوة وتشجيعها بالحرص.



والتوفيق والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

وتحدث كل من السيد / عبد الملوك الناهمانى رئيس الاجتماع ورحب بالسادة الحضور وفتح باب المناقشات والاستفسارات وتحدث بعدها كل من السيد / عيسى بالوش الذى قدم ورقة



وانسبا
لقرعة
طبعة أن
أطلب من
سيادتكم
دعم طلب
الشعبة

بحية بعنوان "Embracing logistics security to improve customer service" وتحدث أيضا السيد / هاركون شولى عن التنريب لأعضاء الفياتا وتحدث السيد / منحت الناضى عن ترجمة المستندات الخاصة بالفياتا وتكلفتها والموافقة عليها .. وقدم للحضور عرضاً عن مصر وتاريخها. كما تحدث السيد مصطفى عبد العزيز مصطفى أمين عام الغرفة التجارية المصرية بكلمة القاها نيابة

إستضافة المؤتمر السنوى لكونجرس الفياتا بمصر سنة ٢٠٠٧ والذي يمثل طفرة في تطعات الشعة للتقدم بهذه المبادرة وهو الأمر المبرج على بنود جدول أعمال إجتماعكم الموقر. ونحن على ثقة كاملة من تقديركم للشعبة ومصر للقدرة على تنظيم هذا المؤتمر السنوى.

وأخيراً وبالتلبية من زملاي أعضاء مجلس الإدارة وأعضاء الجمعية العمومية أرجو لإجتماعكم هذا النجاح

العالمية متعاونين في ذلك مع المؤسسات الدولية المتخصصة في هذا المجال.

يتيح الموقع المتميز لمصر كمحور للاتحاد - تحدة العالم أن تلعب دوراً بارزاً لتوزيع البضائع في مختلف الإقليمات إلى أفريقيا ودول الشرق الأقصى وأوروبا وأمريكا. وقد بدأ الإقتصاد المصرى للأخذ بفكر الموانئ المحورية الإلكترونية ومراكز التجميع والتوزيع من خلال إنشاء "ميناء العين السخنة" في غرب خليج السويس و "ميناء شرق الشرق" في بورسعيد وبدء العمل بميناء دمياط الإلكتروني.

إعتمدت الحكومة المصرية نظاماً معطوراً للمعابنة والتخليص على البضائع مختلفاً عن النظم التقليدية المتبعة في الموانئ المصرية وهى في ذلك تمثيل الفكر الذى يتطور منذ

الشركات الراغبة في الحصول على عضوية "الاتحاد العالمي لمنظمات خدمات النقل الدولي" الـ FIATA والتي يمثل أعضائها أكثر من ١٤٥ دولة من مختلف أنحاء العالم ويزيد عدد أعضائها على ٢٨٥٨ شركة شحن على مستوى العالم.

تضم شعبة خدمات النقل الدولي حالياً في عضويتها ٢١٠ شركة شحن وكمودج لمساعدة شعبة خدمات النقل الدولي للمستخدمات العالمية فقد أنشأت موقعا معطوراً على شبكة المعلومات العالمية - الإنترنت بعنوان www.eiffa.org لخدمة الأعضاء،

والراغبين في التعرف على آخر التطورات في مجالات النقل والتجارة الدولية. كما تمارس الشعبة أنشطتها من خلال مجموعة اللجان التي تمثل في (لجنة التحكم والتوزيع - لجنة أعراف المهنة - لجنة الشحن الجوي - لجنة الشحن البحري - لجنة الضرائب والجمارك - لجنة التدريب والتدريب العملى - لجنة الشؤون القانونية - لجنة شئون العضوية - لجنة الصلحة الإلكترونية - لجنة مشروع مبارك / كور).

إلى جانب لجنة متخصصة في مجال النقل الدولي متعدد الوسائط، تضم في عضويتها باقة من الخبراء المصريين في النقل الدولي متعدد الوسائط والذين يمثلهم لتطور هذا النشاط محلياً بالإطلاع على الصعاب الدولية في هذا المجال مع مساهمة أحدث التطورات

عن السيد مصطفى بالوش رئيس التجارة رحباً الفرقة مسادة الضيفر الحضور، كما شرع تطورات إنشاء شعبة خدمات النقل البحرى المنيئة من غرفة إسكندرية التجارية



إقامة أوروبا الصوغة حيث تقسمت الدول إلى (مناطق للطلب - مناطق الإنتاج - مناطق للتوزيع) بل وأخذت مصر بفكرة الموانئ الجافة التي نشأت أساساً لخدمة مناطق الطلب ومناطق التوزيع خاصة للدول التي ليس لها حدة على البحار مثل (أوغندا - تنمسا - سويسرا) فكان لابد من إنشاء مناطق خاصة بها لتجميع البضائع وإنهاء الإجراءات الجبركية بها ثم التوزيع.

السينات والسادة المحضرون. إستضافت الشعبة بإسم مصر هذا الإجتماع بعد موافقة الفياتا التي إرتكزت في ذلك على وزن وتقل مصر

♦ .الدكتور أحمد جويلى

الأمين العام لمجلس الوحدة الاقتصادية

أهيكيم اعليبت تحيه وارحب بحضرالقم اجمل ترحيب وسعدني بالغ المعصافه
ان التلي بياض الكريم ين ممثلي فلقاق اللول اعني نعماء الاحداث
العالياي معلمات خدمت اللول في منطقة الشرق الاوسط والاربابا
اول في بياض ديوبي ان اتوجه بالقرع والتقدير الي شعبه خدمات النقل الدولي بالقرعة
التجارية المصرية بالسكندرية معبده بسيداء اللول بقرع ديوبي معسكك رعين
شعبه الادارة واستضافتها بمخدة الاحداث معبده لسويي نعماء الاحداث العالي
معلمات خدمات النقل اللول، واشيايرهم لي شيف شرف والتمتدب امام حضرالقم
ول مجلس الوحدة العربية وشماطاته وانجازاته وشمباته والتي تضمن
في قامته الموضوع التالي

قد بدأ الانضمام بموضوع التعاون الاقتصادي منذ نشأة جامعة العربية المتحدة في صيف ١٩٤٥ حيث تم التأكيد على أهمية التعاون الاقتصادي العربي، إلا أن ما يترجم بشكل عملي وحقيقي إلى عام ١٩٥١ حيث تم إقرار الجمعية العامة الاقتصادية العربية وإشباع مجلس الوحدة الاقتصادية العربية باعتباره الهيئة المسؤولة عن تنفيذ تلك الإنفاقية.

تتمتع الدول الأولى من هذه الإنفاقية بالهدوء والريالي التي تسعى الإنفاقية إلى تحقيقها حيث نصت على أن "تقوم بين دول جامعة العربية وحدة اقتصادية تضمن مسيرة خاصة لتلك الدول ورعاها على قدم

١- حرية إنتقال الأشخاص ودروس الأموال.

- حرية الإقامة والعمل والإستخدام وممارسة نشاط الإقتصادى.
- حرية النقل والتراخيص وإستعمال وسائل نقل والمرافق والطارات المدنية.
- حق الملكية والأعباء والآلات.

كان أهم إنجاز حلفه مجلس الوحدة الاقتصادية العربية في ذلك الوقت من صلبه إرثا فاشا للعربية المشتركة بين أربع دول عربية في الأردن ومصر وسوريا والعراق. فاستلهم إلهام في وقت لاحق كل من ليبيا واليمن وعمان والكويت، حيث تم الاتفاق على حظر التجارة البينية لهذه الدول اعتبارا من نهاية ١٩٧٠ وإلغاء السلع المتبادلة بينها من كافة الرسوم الجمركية.

ثم قام المجلس بإنشاء أربع شركات عربية خاصة بترؤس أسواق حكومية تعمل في تأمين المنتجات والصناعات الدوائية والزراعة

العبودية والاستثمار إلى جانب إقرار عدم
الانقياديات الاقتصادية الجماعية من أهمها
اتفاقية إنشاء صندوق النقد العربي وأرقاميات
الضخم وضمان الاستثمار وفتح الإزدواج
الفرص مع الغرب من العراقيين.

ومن أوليت مهامه عمل أميناً عاماً لمصلحة
الوطن الاقتصادية العربية تمت مراجعة استراتيجية
المجلس للتعامل مع الفرص الاقتصادية بهدف
الوقوف على المعوقات التي واجهت العمل في
القطاعات الحيوية (الزراعة، والصناعة، والتجارة)
معالجة المشاكل الاقتصادية التي تسببت في
محدودية الدخل الاقتصادي الوطني، تستفيد من
الفرص الاقتصادية وأرقاميات التي تسببت على
تحقيق نمو، وإيجازات، وأخذت في العمل على
المستجدات والمغريات والظهورات العالمية
والإقليمية والتي تسببت في بعضها العالم اليوم.
وقد لاحظنا أن اهتمام المجلس الاقتصادي
العربي على المرحلة الاستراتيجية بشكل
عام وكبير على موضوع التجارة، دون أن
تتجاهل موضوعات أخرى لا أهم أهمية من
التجارة بشكل الفرد من الاهتمام والدراسة،
وذلك رغم ذلك فقد تتحقق إيجازات ملموسة في
العملات التجارية.

منه وما يتطرق لنمو إستراتيجيته المعلن
الإستثماري الذي أقره أعلى سلطة الدولة
الإقتصادية العربية وأصالت إستخدامه بموضوع
إستثماره بإيجازها هذا معقول إحتاج تمكينا
يتمهده إلا أن الإستراتيجية كانت تشكل
أساسي في مرقى سبق في موضوع الإستثمار
وإحتياجات آليات وإجراءات لتأمين كل
الخدمات للنائب العام للقطاع المالي منطقة
إمارة الإستثمارات المحلية والعربية
والأجنبية، وتوفر كافة التسهيلات اللازمة
للتدخل في المناهج حيث تم حث رجال الأعمال
الإستثمارية على تعيين مندوب أمارة الآلات
ومعهم أو على الأقل تعيين مندوب إقليمي
وحسب النشاط الإستثماري، وفي النهاية
العمدة للمجلس حالياً من الإنتهاء من وضع
هذه الخريطة وما تتضمنه من مشروعات
إستثمارية على شكل شبكة الإستثمارات -
المرتزقة، بالإضافة إلى تعيين مندوب النوع
وإحتياجات البعثات والمعاملات التي يحتاجها
للتسليم من أجل البدء في الإستثمار في
المنطقة العربية، مثل معلومات عن البيئة
الإستثمارية والموارد الإستثمارية وغير ذلك
من معلومات تتعلق بالمناخ الإستثماري
وإحتياجاته مثل تشكيل هيئة الإستثمار تضم

[illegible][illegible]



عميد بحري متقاعد
عبد العزيز أبو قنديل

امن السفن:
كانت هناك عدة مخاوف قامت لتعدة شهور أدت إلى وضع الكود الدولي لامن السفن والمواني ISPS -
INTERNATIONAL SHIPS AND PORTS SECURITY الملحق بمعاهدة سلامة الارواح في
البحر SOLAS.

فمنذ الحوادث العاصوية في ١١ سبتمبر ٢٠٠١. صادقت صناعة النقل البحري عدة مخاوف تجاه القواعد
الامنية التي يتم وضعها وتاثيرها على السفن والعاملين عليها. ولازالت هذه المخاوف لدى ملاك
السفن حتى اليوم. بينما يجاهد ملاك السفن في الحصول على متطلبات الكود الدولي لامن السفن
والمواني ISPS والتدريبات الامنية للمعاهدة الدولية لسلامة الارواح في البحر SOLAS مثل
الشهادات الدولية لامن السفن INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATES
من الجهات الامنية الرسمية. بالإضافة إلى إظهار إرقام المنظمة البحرية الدولية للسفن IMO
NUMBERS وخفها أو تخاها على جانبي السفن. وتجهيز السفن بحفزة نظام المعلومات
اللاتوماتيكي AIS ونظام الإنذار الامني. ودوام الحصول على سجل ملخص لكل سفينة من
الإدارات البحرية المختصة.

للك حالات ؟ نعتقد ذلك، فأولى
الخطوات في السفن والمواني هي وضع
تقسيم المخاطر RISK ASSESS
MENT التي يحد الخطر التي
يحتمل أن تعرض لها السفن والمواني
والمطربين الامنية منها. ثم تأتي
الاجراءات التي يجب إتخاذها في حالة
خطر أمنية للسفن والمواني. وهناك
خطط مختلفة يجب تحقيقها في كل
حالة. وفي النهاية، فإن الإدارة البحرية
أو التنظيمات الامنية المتعترف بها هي
التي تقرر ما إذا كانت الإجراءات الامنية
الواردة في الخطط الامنية كافية أم لا.
وبينما يحسم ملاك السفن إلى تهينة
أنفسهم بحسب التزاماتهم تجاه كود
ISPS. فإنهم يتفحصون نشاطاً مماثلاً في
المواني. ففي المواني كان عبء إبعاد
العناصر المسلحة والمهربين المخدرات
والمضللين المهربين مغرب فيهم من
السفن يقع على الرافد اموال السفن،
والآن فإن ملاك السفن يرحبون بإشتراك
سلطات الامن في المواني في هذه الصبة،
والتجهد، وتامل أن يحد ضباط أمن
السفن الانخراط من ضباط امن المواني
في المواني التابعة للدول الموقعة على
معاهدة SOLAS بعد أول يولية ٢٠٠٤

امن البضائع والشحنات والبضائع
في النشاطات المتعلقة لمنظمة BIMCO
تغطي تقريباً كل أرجة التجارة المتحركة
بحراً. ومن هذه النشاطات تلك التي
جلبت الإهتمام الكبير خلال العامين
السابقين، وهي الأمن البحري.

والامن البحري يعتبر قضية جديدة. فمنذ
الاول، كانت السفن مستهدفة من قبل
القراصنة، وكان يصعد على المصنل،
وهذه الامور التي تحدث حتى اليوم
وتكثرت الإحصاءات أنها في زيادة مستمرة

للتصرف على الإرشادات التي تبين
بالبط ما يطلب من الملاك، وما إذا
كانت الإدارة البحرية المختصة قد حددت
وتمت منظمة أمنية معترفاً بها للمساعدة
في تنفيذ الإجراءات وإصدار الشهادات
الامنية المطلوبة للسفن.
والقضية الأخرى التي أثرت في هذا
العصر هي المخاوف من أن كود ISPS
قد يحصل بتفسيرات التراسي والإهمال
كالكلام في البحر. ويتعامل البعض إن
كان هناك طرقة أخرى يمكن تنفيذها
بسرعة وتكون نتاجها أفضل، وهناك
جانبا للحد العمل لمواجهة التحدى
الامني، واحد يقتصر بالرقابة، والأخر
يقتصر بالتفتيش.

لفتحقيق درجة مقبولة من خلال الرقابة
الامنية في المواني، فمن الأفضل تكوين
ضباط رقابة الدولة في المواني PSC من
إجراء التفتيشات والمفرسات الامنية
المطلوبة في السفن بدلاً من تشكيل
مجموعات أخرى جديدة للصعود على
السفن في المواني من المستوفين على
الامن تقوم فقط بالتفتيشات الامنية.
أما بالنسبة إلى التفتيش والشهادات
المطلوبة فإنه من الأفضل أن تصدر هذه
الشهادات من هيئات التصنيف، إذ أن
هيئات التصنيف على علم بأعمالنا
وسجلنا، بينما خراة التنظيمات الامنية
بعض ذلك، ويمكن لهيئات التصنيف
تزويد كادرها بالتدريب والخبرة بالتعاون
مع التنظيمات الامنية ذات الصلة الطبية
والبحرية التي لدى هيئات التصنيف من
حيث التأكد من إلزام السفن بقرائدها
والقواعد القانونية الأخرى لا شك أنها
ستكون مفيدة عند تقرير التزام السفن
بإجراءات الامنية المطلوبة بمعاهدة SO-
LAS وكود ISPS
ثم، هل كود ISPS يضع حلولاً موحدة

إذا كانت الدول الموقعة على المعاهدة
الدولية لسلامة الارواح في البحر SOLAS
تتخذ هذه الإرشادات على السفن
والمواني التجارية لها، فإنه من المأمول
الوصول إلى نتائج إيجابية لتحقيق
مستوى جيد للأمن في العمل البحري،
وهذا تضمن في الأمن لن يكون له فائدة
في منع الحوادث الإرهابية فقط، ولكنه
يجب أن يكون له تأثير إيجابي في منع
الجرائم الأخرى التي لازالت تحدث وربما
مثل تهريب المخدرات والقرصنة والسطر
بقيادة ضد السفن التجارية وتهريب
اللاجئين الغير شرعيين وصعود
المستعبدات على السفن STOW
AWAYS.

وإذا تم تخفيض معدلات وقوع هذه
الحوادث فإننا نتصل على صما إذا كان
الإنترنم الدولي كود ISPS قد حقق
الأمن البحري أم لا.
وهناك تساؤل آخر حول حقيقة التهديد في
أعقاب حوادث ١١ سبتمبر ٢٠٠١
والحوادث الإرهابية الأخرى، فالعمليات
الإرهابية قد تحدث في أي مكان أو في
وقت، ولكن ما هي احتمالات استخدام
سفينة تجارية بواسطة إرهابيين كـ"سلاح
تدمير" كما حدث بإستخدام طائرات
مدنية في حوادث ١١ سبتمبر ٢٠٠١
بأنظر إلى الحوادث الإرهابية القليلة
التي إستعملت سفينة تجارية، ذلك
الخبرة أي أنه بإشتراك السفن التجارية
في هذه الحوادث، كانت السفن أهدافاً
للإرهابيين ولم تكن "أسلحة تدميرية
إرهابية".

وتحقق الإنترام بشروط كود ISPS في
الوقت المناسب يجب على ملاك السفن
أن يكونوا قد بدأوا في تنفيذ الخطوات
المطلوبة، أن الملاك لم يبدأوا، فتصبح أن
يصلوا بالإدارات البحرية المختصة فوراً

ستوى.
أما تهريب المخدرات على السفن التجارية
فإنه تهديد جديد لصناعة النقل البحري،
وزادت عراقية خلال الصراعات وكان ملاك
السفن يواجهون مشاكل فاسية إذا وجدت
مخدرات على سفنهم وذلك بتعطيل السفن
وقرض الغرامات الكبيرة عليها وأحياناً
بمحجز السفن ومصادرتها، وكان مهربوا
المخدرات يهددون سلامة وحياة أطعم
السفن وعائلاتهم إذا هم لم يوافقوا التعاون
معهم في نقل مخدراتهم، وكذا هذه
التهديدات لازالت موجودة حتى اليوم، ومن
عليها تهديد الإرهاب الدولي.
لكن هناك طرل معينة تم التوصل إليها كان
في شأنها تقليل المخاطر وتقليل التعرّاب
لللاك السفن وألحقها فقد قامت المنظمة
البحرية الدولية IMO بصدّة مبادرت
لمواجهة تهديدات عمليات القرصنة والسطر
المسلح ضد السفن، وأقرّت مؤخرًا قواعد
الإزامية لمواجهة قضية المتسللين على
السفن، وهذه المبادرت التي ظهرت في
صور تعديلات على معاهدة SOLAS يجب
أن تقيّد في تنمية وزيادة الأمن البحري
بصفة عامة.

وفي سبيل حماية سلسلة الإمداد، قامت
المنظمة العالمية للملاحة WCO
بالتعاون مع
CUSTOMS ORG - WCO
شركائها في صناعة النقل البحري، بالبحث
عن حلول لقضية تهريب المخدرات بالسفن
التجارية، وقامت منظمة BIMCO منذ
أوائل التسعينيات بالتعاون مع منظمة
WCO في إيجاد حلول لهذه القضية،
وأصدرت منظمة BIMCO ١٥ مذكرة تواف
المكافحة تهريب المخدرات بالسفن
الموافق عليها في سبتمبر ٢٠٠٢، وهذه
الإنشاقبات أُرست جوا من التعاون بين
سلطات الموانئ في العالم ومن شأنه
التقليل البحري في محاولة إبعاد تهريب

١- تعيين ضباط معتمدين في سلطات الجمارك.
٢- على ضباط الجمارك الاستفادة من تقييم المخاطر لتقرير أي لشحنات يجب توجيه التفتيش إليها.
٣- التعاون مع صناعة النقل البحري للحصول على المعلومات التي تساعدهم في تقييم المخاطر فألا لا يمكنها تحقيق كل شئ مطلوب علته من ضباط الجمارك. ولكن الآلة الصحيحة في الأيدي المؤهلة هي التي ستؤدي إلى تحقيق أفضل النتائج.

ومع تطبيق القواعد الدولية الجديدة في أول يولية ٢٠٠٤ والتي تهدف إلى زيادة الأمن البحري أصبح هناك معرفة تامة بالأفراد الذين سيكونون على السفن وخلفياتهم واتصالاتهم، ويجب على سلطات الجمارك تحسين السيطرة على السفن والشحنات ومعرفة ما يتم شحنته وتفريجه بالسفن في الموانئ.

والحرص المطلوب ليس فقط لحماية حرية حركة البضائع البريئة ولكن لحماية المجتمع من النتائج السلبية التي يتسبب فيها تهريب المخدرات والمعدات الإغرامية.

يكون الوقت اللازم لهذه التفتيشات في أضيق الحدود.

وسلطات الجمارك التي تصرف أموالاً كثيرة في شراء الأجهزة الحديثة للكشف بالاستخدام واسعة النطاق، يستحسن أن إبراء تفتيشاتها بسرعة وكفاءة. ونتائج هذه التفتيشات ليستخدام هذه الأجهزة الحديثة يمكن أن تساهم في عدم تعطيل حركة التجارة العالمية أو تقليصها إلى درجة مقبولة. لكن هناك تحديات في هذا الشأن. فبينما تقوم بعض الدول بتخصيص أموال لزيادة السيطرة على حدودها فإن بعض الدول تروج هذه الأموال إلى مطاراتها على حساب تحسين الأراضي في الموانئ البحرية.

كما أن هناك عيب آخر، هو أنه مع الاهتمام بشراء الأجهزة الكشفية الحديثة، فإن تطبيق وتدريب الأفراد على استخدام هذه الأجهزة لا يلقى نفس الاهتمام، وهذا يعني العلم بأن الحصول على أجهزة الكشف الحديثة ليس هو الحل ولكن هناك عدة مسائل هامة في العملية الكشفية تحتاج إلى اهتمام مماثل مثل:-

مع تهريب المخدرات، وهو أن التفتيشات العشوائية الشحات واللفظ لا ينتج عنها معدلات جيدة في ضبط وإيقاف الشحات المؤهلة أو المتسللين، والتفتيش المطولة لا يمكن تنفيذها إلا باستخدام تحليلات تقييم المخاطر RISK ASSESSMENT.

الANALYSIS التي تساعد ضباط سلطات الجمارك على التركيز وتكتيف تفتيشاتهم على الشحات والسفن المشبوهة التي لها أعلى الاحتمالات بإشغالها أو إخفائها للمخدرات. وهذا المبدأ نفسه ينطبق على المخدرات المحظورة والمواد التي يقرم الإرهابيون نقلها وكذا المغلفات الجبرية الأخرى.

فإذا كان يتم تفتيش كل شحنة وكل سفينة، فإن التجارة العالمية ستعطل وقد تضررت، لهذا فإن تقييم المخاطر يعتبر آلية هامة لضبط سلطات الجمارك في العالم. وهذا يظهر أهمية الاستفادة من التقنية الحديثة، فبينما تقل الصناعة بأن تقييم وإظهار المخاطر ستجني عنه إستهلاك بعض الرسائل لرقابة وتفتيشات سلطات الجمارك، فإن الصناعة تنتظر من سلطات الجمارك أن

المخترت عن لسفن التجارية وتحدد النشاطات التي يمكن أن ترتبط بتهريب المخدرات، وهذا لم يمتد فقط لمصالح الصناعة والمجتمع بصفة عامة، ولكنه أيضاً حسن مصادر المعلومات لدى سلطات الجمارك في العالم.

لكن الكثير من الحكومات في العالم تجد صعوبة في زيادة أعداد الكوادر اللازمة لمراقبة وتأمين حدودها لمواجهة تهريب المخدرات، وذلك غالباً بسبب الضغوط الاقتصادية بها، كما أنه يجب زيادة مصادر المعلومات اللازمة لتأمين الحدود بين الدول في شأن إيقاف نقل المخدرات المخترمة أو التهديدات الإرهابية، والتي قد تكون في شكل نقل حاوية مملوءة بالأسلحة - وخاصة أسلحة الدمار الشامل - أو نقل إرهابيين عبر الحدود الدولية بشكل غير قانوني.

ومن الواضح أن ضباط سلطات الجمارك هم أهم حهاز في السيطرة على حركة البضائع عبر الحدود الدولية وللقيام بهذا الواجب على الوجه الأكمل يلزم وجود آليات معينة ومصادر معلوماتية وأمنية، إلا أن هناك درس قيم نتعلمه من خبراتنا

EGYTRANS LCL SERVICE
Now operating from Alexandria & Port Said

Export your cargo to all Corners of the globe and SAVE MONEY too!!

We offer weekly consolidation services from Egypt to 300 destinations world-wide with receiving stations at Cairo & Alexandria. Your small shipments are our business.

VESSEL	VOYAGE NO.	ETS ALEXANDRIA
ADRIA BIANCA	454	05/03/2004
ADRIA VERDI	430	12/03/2004
ADRIA BIANCA	82W	19/03/2004
ADRIA VERDI	254	26/03/2004
ADRIA BIANCA	870	02/04/2004

FOR INFORMATION AND BOOKING:

11 Dr.Kamel Morsy St., El shatby, Alexandria
Tel: (03)5914696 Fax: (03) 5900193
Persons to contact: Mohamed Gabrli 010/5076444

الجديدة والإلتزام أساس النجاح
ينظم مكتب عبد الحميد مرسى عبدي
الندوة الأولى من نوعها

" الإنفاقيات الضريبية والضرائب العامة على شركات النقل البحري والتجارة الخارجية"

خلال الفترة من ٩ إلى ١١ مارس ٢٠٠٤ بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري - ميامي

الموضوعات المطروحة يناقشها نخبة متخصصة من رجال الضرائب

الضريبة على شركات الأموال والقيم المنقولة والمشاكل العملية التي تواجه الممول.

الإقرار الضريبي وكيفية ملف الإقرار لضمان جدته.

الإنفاقيات الضريبية بين الجهات الداخلية وكيفية الاستفادة منها.

الإنفاقيات الضريبية الثنائية الأطراف وكيف يتم تطبيقها.

الأحكام العامة وأهميتها كيفية إحتساب التقادم الخمسي.

ضريبة الدفعة ومشاكل المحركات المصرية للبنوك والشركات وغيرها.

موضوعات متنوعة لضرائب المبيعات ومشاكل التطبيق.

نرجو مزيد من الإقتراحات والآراء واستطلاع أرائكم للمشاركة خلال ندوتكم.

للإستعلام والإلتصال : تليفاكس / ٣٥٩٢٠٩٣٤
محمول / ٠١٠٥٤٣٧٢٨٠
مقرر الندوة / الأستاذ عادل عبد المعطي عوض
٠١٠٦٢٠٩١٨٤

اللوجستيات فى الموانئ
ومحطات الحاويات



لأسماء الأجزاء.

التقنيات الجديدة على اللوجستيات التي تلعب الصورة التي يمكن من خلالها معرفة الحقائق

ربما كان أهم مبدأ أن نعرف أن اقتصاد اللوجستيات الحديثة تم تشييده على أسس جديدة لا تنظر إلى الموانئ وبالحالي محطات الحاويات باعتباره مراكز دوائر نظم النقل الدولي ذو متنازع لأن ذلك مع فلسفة التوزيع والإشطار الأوسع لهيكلت الخدمات اللوجستية على امتداد نقاط التوزيع والإستهلاك والتجميع والتوزيع السليم أي بعد محلي ما كان من أهمية في الماضي حيث أن اللوجستيات بكل تنوعاتها وسيريات وإمكانيات خدماتها جاءت لتلعب الاقتصادات الدولية من عصر إلى عصر على نحو دراماتيكي غير مسبق بخصيص. فاستقبلت البحرية التجارية كانت الدوافع الأساسية وراء أهمية الرفاهية في نقل التجارة الدولية. وكان نشأ، فشكلت شبكة اللوجستيات الحديثة من طرف الثاني للقرن التاسع عشر في بدايات الأمر حافز الرئيس هو التكامل مع الخطوط البحرية لنقل شحنات السلع والمنتجات. ثم دخلت شبكات الطرق البرية الحديثة لتشكل عناصر حيوية في المعادلة اللوجستية.

وصارت بذلك الشبكة الأمريكية لوجستية لتتلاقى وتداخل وتقاطع هذه الشبكات المستندة في ريفها وبشمالها وجنوبها إلى ما هي اليوم حول هذا الكوكب إلى ما يشبه الأسبجة اللوجستية المتكثورة متداخلة الخطوط والبروط مترابطة المراكز والأطراف.

ليس من طبع الخطوط البسيطة أن تطفو من على سطح المسطحات أمثلة جادة من قبيل ألبهاما أو الكافر تأثيراً في تحديد أساسيات الاستراتيجية اللوجستية للنقل الدولي المتجدد الوسائط الشاحن أم التافلي في أنه لإجابة على هذا التساؤل شديد عمقاً من المعادلات التجارية الدولية ومستويات التماثل الاقتصادية العالمية تدخل في مضمار اللوجستيات باعتبارها قوى هامة مؤثرة في مجموعات من العلاقات التجارية. فالشاحن الإيجري الذي يصدّر إيراداً مشحوناً تجارياً إلى الهند هو في كثير من الأحوال الذي يحدد أسعار نقل هذه البضائع وطريقاً في وثائق التعاقدات التجارية وطريقاً لشروط ونموذج الإقتافات (Terms & Conditions) ما بينه وبين المستورد على الطرق الآخر.

وبالتالي فإن التفاعل على خطوط مباشرة يتخطى في الحد السليم من النقل بطرق اللوجستيات البرية أو ما يعرف بالقطرية البحرية (Sea To - Sea Trans) (الشحن shipment) وكذا كما كانت الشروط المبرمة تجيز نقل البضائع أو السلع - بالبريد بضاعته البرية أو اللوجستية أو الدولية (Transit) - فكل من هذه الطرق لها أولوياتها ونظمها اللوجستية المحددة. وأحياناً فإن الصراع من أجل التميز الاقتصادي ما بين طرق وتسهيلات النقل البحري والبري، تمثل كفة رجحانها لصالح البحر الذي لا يمتاز بإقتصادية جعة. وليس أقل من الاعتبارات شأن تكاليف

الطاقة الحركة المستعملة في كل منها. فتختلف كل على بضاعته عن طريق البحر ما زالت أقل بدرجة أو بآخر من تكلفة نقل على بضاعته. ويختلف كذلك بآثار كثير في حالة إستخدام النقل الجوي. فبالإضافة إلى انطاقة النفقة بالوسائل الجوية لا زالت محدودة.

والفهم المشترك فيما بين هذه الوسائط أو أنها جميعاً تسعى إلى جعل الكليات البحرية للخدمات اللوجستية لها تنجته دوراً في الإلتفات إلى تقليل أوقات التسليم وإقامة الألفعة وعمليات التجارة الدولية. وفي هذا الشأن فإن صناعة الخدمات اللوجستية تتبنى إخراجاً حاسمة للإبقاء على الأداء ما بين الألداء وأما، تعقيد ذلك الألداء، ما يجعلها تحترق حرساً ملموساً لعدم ألام. والإقتصادات تدفع التجارة العالمية ففاعة اللوجستيات يقع عليها عبء، بعد حلول جديدة ومبتكرة أشكالاً لا تتوقف عن الحدوث من المشكلات لا تخرج من كونها جزءاً من طبيعة فاعلات العمليات اللوجستية ما بين أقطار العالم. وحلول كثير من هذه المشكلات تكمن في الطريقة التي تلوي بها الخدمات اللوجستية. بذلك يمكن أن نهم حقيقة الماكاة التي تتلقها الخدمات اللوجستيات باعتبار أن لها تأثيراً سحراً فعالاً على الكمية التي تتحقق بها الاقتصادات الكوكبية ومرتبات في كثير من المجالات. فالتجارة الخدمات والألفعة اللوجستية بأماناً في عصر الدولة بمركانه وتوزيعها ومجالاته وعكاه لوجة قسماً، لا تزداد مساهمته على نحو ملحوظ. لأن الألداء التنافسية فيما بين الطاقات التنافسية اللوجستية تقوم على عنصرين هما المنافسة السريعة والمنافسة غير السريعة التي تشقق حيويتها من التجديد المستمر لطرق وأساليب أداء الخدمات أي عمليات إنتاجها وتوزيعها. فالمتنافسات والتطورات صارت مكونات أساسية من تسريع الخدمات اللوجستية وبغض ذلك بطبيعة الحال التي خضف في البحار المنتجات اللوجستية جراً، الإنتاج الأكثر كفاءة والإستخدام التجاري ولامعة للخدمات التي يطلب على الخدمات اللوجستية والتخلص من أسباب الهمم اللوجستية بالتوسع في الإستعانة بأدوات التنظيم الإداري.

صارت مكوناً ناعماً (Soft Component) من مكوناتها لا تقل أهمية عن مكوناتها البهرية (Hard Component) (نمط) وهما معاً يحققان الفائدة والمنتج المادية والمعنوية لأي سلعة أو منتج.

وهناك صناعة أو تجارة موازية أخرى لصناعة تداول الخدمات في البحار العالمية، وهي تأثير العايات (Con-ainers Leases) باعتبارها وسيلة من وسائل النقل الدولي متعدد الوسائط التي يتولى التوزيع الجغرافي والمصادرات والواردات العالمية. هذه الصناعة المظفرة أنبتت فرعاً جديداً هو الغير (Logis-tics Outsourcing) وهو وسيلة للحلول على الخدمات من مصادر أخرى وليس أقل إبتاعاً لها إذ يتميز به الشراء من جاري الاقتصادية تتنوع على الإلتزام في إنتاجها. إذ تتلقى الوسيلة الأخرى الأليات والإتزازات التقنية والمتغيرة التي ترتب على ما يحصل للعمليات الإنتاجية إستدراً إلى مبدأ أن يكتكك العمل على قيد من المجهز من أن يحصل ذلك إلى كسر الكثير من البيس أو ما صارت تحصل على الذين مجاناً فضلاً عن تضرر الترة.

عالم صناعة اللوجستيات أدى مثل حاله عالم تجارة تجلس على عمليات حياته إمبراطوريات ناعمة لمبراطوريات مادية الأولى تتجلى فيما تدرت الذكاء الإنساني على الإبتكار والإبداع وإسائط الأليات القديمة والطرائق والوسائط التي تتعارض مع مفاهيم مبادئ الفكر وكفاءة الأليات الإبداعية وتسريع الجهود اللازمة لتسعين الإبتاعية وتوسيع آفاق وصول الأليات وتطعيم مستحبات الأليات المادية والإبتاعية والسياسية. فأكثرة الأرضية تركه أن تتحول من مرور الركن إلى بناء الاقتصادي مركزي واحد للشركات والتشعبد. فالشركات المحسنة التاعرف بالمرتبطة بالإنجاز والتي عرفت بمعددة أو متعددة الجنسيات تسهم بنسبة ٦٠٪ من جملة قيمة التجارة العالمية. وقد بلغ إجمالي الإستثمارات الدولية لهذه الشركات ما نسبته ١٦٪ تقريباً من الناتج المحلي الإجمالي المتحد أو ما يقرب من ٤.١٪ من الناتج المحلي للعالم أجمع. هذه الشركات تتسارع فيما معظم المستعانة الإستراتيجية. وتوزع هذه الشركات على أكثر من ١٧٧ في الولايات المتحدة ١٧٦ في الإتحاد الأوروبي و ١٦٦ في اليابان و ٥٤ في الشرق الأوسط والأفريقية. هذه الشركات في الدول الإبتاعية التجارية هي التي تقف بقرعة من وراء تطوير وتحديث صناعة اللوجستيات العالمية من صنع مسعور. وتسهم الدول المنتجة بنحو ٨٠٪ من الصادرات العالمية. وقد أجمعت الدول اللوجستية في ركابها روى وأكثراً جديدة لسلالات وإبتاعات المنافسة الشائنة مابين الشركات والعمليات الجارية الدولية. فهناك منافسات ما بين الموانئ المتوزعة على خطوط النقل والبرض الدولية (Competition Between Ports) وهناك منافسات ما بين

الإقتصادات الطبيعية العاملة في نطاق الموانئ (Competition Within the Ports). وهذان النوعان من المنافسة بينهما علاقات تبادلية تقوم على التأثير والتأثير والشد والجذب. في طرء ذلك وقد ما تسمح عملية الإستثمار لطاقات الموانئ المتخيل فإن التجارة الدولية تضي من مرحلة إلى أخرى فيما تتصاعد خلالها فيه أبعاد العولمة والاعتماد المتبادل على الألفعة (Auto-mation) ومن سببها التوزيع من محطات المبادلة إلى محطات النهاية (Door - To - Door Distribution Network) التي تعنى تكامل عمليات الأليات اللوجستية المتعددة العلاقات. وليس من قبيل الشجالات العلمية أن تظهر ملامح صورة العولمة اللوجستية واضحة أمام الذين يستقرون أسرار التحولات العلمية والتكنولوجية الهامة. فصرف تشهد محطات الحاويات العالمية جيوستاً من الإنسان الألفعة (البروت) المتصلة بالألفعة الإستراتيجية التي تضبط إنباعات حركتها وترتبط فيما بينها بحيث يتناسق ويتزامن أداؤها من تدرس أو إضاق. ما يلهي أن يدخل في مصيروفات الحسابات الكبرية الهامة أو أن هناك من واضعاً جانباً موانئ ومطارات حاوية بنطق عليها وصف الألفعة الإستراتيجية (Strategic Assets) وموانئ ومطارات حاوية أخرى من درجات أقل تدخل في هذه الأصول الإستراتيجية الاقتصادية (Economic Assets) الأولى تتكلم ما هو أكثر من النسيج اللوجستيات المؤلف من طرق وتعد وسائل النقل التجارية الدولي والعصر والمعالج النقل المستندة وأساليب وفن التوزيع العلمي (Intermodal Transportation/ Distribution Industry) إذ تدخل في حساباتها خدمات إحصائية وسياسية وإقتافية فشن تشبه صوب إيراد والإقتصادات التجارية الدولية من تنمية التردد والتفاعل القاموس على تنمية الصالح والتنافس والتعاون المتبادلة على نحو مظهر. والثانية تتصور حول الروى والمفاهيم التجارية في إطار العمل ما يتسم بأبعد من حدود التجارة لتشمل الإكتشافات الإستراتيجية لغزو العولمة التي تطلق برسات في مآلقة تنجناز الحقائق التي لا تقم للإرادة أي حواجز أو إخراجاً تستطير فيها للنزول عن القوالب التقليدية المستحدثة.

السحب المباشر ومتطلبات التغيير

بقلم / عبد الحميد مرسى عنبر - محام بالنقض والاستشارة النقل البحري والجوي
باحث واستشاري



يجب ألا يهملنا الحديث عن تدابير العقبات وسرعة الإجراءات الجمركية، ومحاولة تقليل التكلفة والتطوير على حساب أصول وفوائد أنظمة التفتيش التي لها أهداف محددة نخدم صاحب البضاعة سواء كان مصدراً أو مستورداً وعلى الآليات الضريبية عدم عوضائية الإجراءات وخضوع الأوراق، وحتى لا يكون الكلام ذرياً من دروب الإعلام دون أساس علمي وإلقاء المسؤولية - في حالة عدم التفتيش - على القانونين "إنهم يعرفوا طبعاً" بينما يعلم المتخصصين في هذا المجال أن ليس كل ما يقال يمكن أن يعقب وأن ذلك هو الحال للأسفل ودونه التخطف.

سبق أن تناولنا مشكلة الحاويات وانتقدنا الكثير من قرارات هيئة ميناء الإسكندرية بشأن الحاويات ومحتاج الأمر إلى إعادة دراسة نظام الحاويات - ليس في ضوء سداد الرسوم الجمركية - ولكن كقيمة الكشف على الشمول وتغييره وإجراءات المحافظة على البضاعة حتى تسليمها لمصاحب الشأن الأهم من ذلك البضائع المملوكة نظام الحاويات التي وصلت إلى أرقام خطيرة تؤدي إلى استنزاف مواردنا المالية والصحية وإحداث خلل في الحاويات المخزنة بلا فائدة، كل ذلك بعيداً عن تطوير البضائع الجمركية ومحتاج إلى دراسة تطوير إجراءات الموانئ التي يجب أن تتواكب مع التطوير الجمركي ولكن دراسات تطوير إجراءات الموانئ مختلفة عن الآن من موانئ التجارة العالمية بل وكما سنبين أن سداد الرسوم الجمركية وحده هو الذي له حق اختيار النظام الذي يتلاءم مع إكسپتاتية وطبيعة بضاعته، وأن تطبيق السحب المباشر على جميع أنواع البضائع جبراً إلى خارج الموانئ هو إهدار لأنظمة التفتيش المتكاملة داخل الميناء، وليس من حق رجال الجمارك فرضه على هيئات الموانئ ومصالح جهات ذات الموانئ مهددة بالتوقف ومصالح صاحب البضاعة للتشكيك بالميناء، فأرجو هنا يتمثل في المشاكل في الموانئ الجمركية التي هي مثقلة بها حتى اليوم لماذا كان التطوير الجمركي جاد فليزنا ما وعد به رجاله داخل الدائرة الجمركية بدلاً من تصديره إلى الخلف دون أن أحصل على الشان مصاريف إضافية بالدولار حتى يقوم بملئها صلاصة الجمارك بما يعادل ٢٠ مليون دولار فيملئها أعياها يتحصلها على مليون منغية مصالحة تقوم ليس فقط بتحصين رسوم جمركية وإنما خدمات تحت مسمى رسوم خدمات من خضعة طبقية وصلت إلى ٤٪ من حصيلة الرسوم الجمركية أي من ميزانية مصلحة الجمارك دون مير من خضعة حقيقة فلتنقل منها مصلحة الجمارك، ولكننا التطوير الجمركي هو إهدار، والإجراءات الجمركية داخل الدائرة الجمركية وفي زمن قياسي ومن خلال مراكز نموذجية خارج الموانئ وتفتكر صاحب الشان يختار أي نظام تفتيش في الميناء يفضل.

وأمكن أخرى للشخص في مبررات معنى ذلك أنه توجد رسائل داخل الإجماع يفرض مصلحة صاحب الرضاة سواء يفرض إعادة تقييم الرضاة والمحافظة على سلاستها أو تهمة الوسيلة المتناسبة للنقل وتقديم خدمة متكاملة له، وفقاً لنظام محدد هو ما تدارى به في ظل أنظمة التفتيش التي تثبت يوم بعد يوم جداتها في تحديد القواعد والفرض من تواجيد البضاعة، وليس المفهوم اللوجستي هو خروج البضاعة مباشرة من داخل الدائرة الجمركية إلى دائرة جمركية أخرى للحصص والإخراج عن الرضاة ثم النقل مرة ثانية لثانف صاحب الرضاة ليس هو المفهوم اللوجستي الذي تناوله أفلام النقل البحري على طول ساحلها، وليس معنى ذلك أننا نجميع تراكم الجمركية داخل الدائرة الجمركية وإنما نركز لمصالح الميناء "ممكنة الإختصار" الأقل للنقل التي يريد منها جبراً سحب الرضاة مباشرة إلى الموانئ الجمركية لتفحص ربحه وتكلفة لمصدر البضائع بالميناء، فأرجو أن التقيد الجمركي يمكن أن يتفعل للمصلحة اللاحقة في الموانئ الجمركية وهو حديث طويل وما تقوم به اللجان الجمركية من تعقيدات حتى الإبداع الخاص لمصالح الشان يكفي، ونرجو من كاتب المقال أن يتجاوزها بالمثل فأبداءنا الخاصة على وشك الإغلاط كما ترقف الطلب عليها.

هذا يختلف تماماً عن التطوير المنشود للإجراءات الجمركية المتعددة التي يلزم فيها الميكنة الحديثة وأساليب التطوير الأفضل بنظام الإجماع المسمى الآن ذلك يعني سداد الرسوم الجمركية وإتمام الإجراءات الجمركية في خطوات سريعة قبل وصول الرضاة أو على الأقل أثناء التصريح مما يعزز صاحب الشان في اختيار الأفضل لنظام الإجماع عليها، كما يساعد على عدم تعقيد الرضاة.

ولعل ما تم إشارته بالمقال - الذي نتناوله - مشكلة الحاويات وغمرات التأخير التي تمثل إهدار للمصلحة الصعبة نتيجة تخزين البضائع داخل الحاويات دون مير ما تم نصه "أن يتم تفتيش ضلوع الحاويات فور وصولها الميناء الجاهل" أو المستودعات الخاصة أو إعادة تستجيتها داخل ميناء فافرة لتفكير الرسوم ملك الميناء الجاهل تمنى "أرضية العميل"، وقد

المصلحة نظام عالمي تناوله هيئات الموانئ وليست مصلحة الجمارك أو جهات الجبابة.

والصاحب المباشر يقصد به تفتيش البضائع من السفينة مباشرة على وسائل النقل الخاصة بالمستودع إلى الخارج دون أن يتم تخزينها في الميناء أو المخازن.

وعلم الأستاذ/ أحمد الجمارك القرار ٤٦ لسنة ٧٤ الذي نسي فيما بعد بالقرار ٤٦ من تحت الشبكة وتعديلاته وأن ما تناوله في مقاله ما نصه "أن تظهر نتيجة من بحثنا عن مخزونه حتى نتمكن من تصفية الحصص يمكن نقلها من البضاعة مباشرة إلى أحد الموانئ الجاهلة أو المستودعات الجمركية الخاصة بعد سداد الرسوم بصفة مباشرة وبعد تقديم ضمان يفعله الجمرك بقيمة الرسوم الجاهلة أو النقل".

بالرغم من ذلك صاحب الشان نزل نقل مرتين من نقلها إلى خارج الميناء الجمركية من نقلها من الموانئ الجاهلة والمستودعات الجمركية إلى ميناءه بعد الإخراج عنها كذلك مدور خطاب ضمان من البنك لضمان سداد الرسوم الجمركية تعلم تماماً التكلفة الحقيقية وراء هذا الأسلوب الذي نرى عليه من الكرام دون أن نرى تمام الإجراءات التقنية والمصاريف وكذلك مخالفة عدم التجديد عن عدم قصد ومشاكل تعقيد حساب الضمان الذي تكرر به من ساحات المحاكم لفرض الجمارك مصلحتها حتى عند غشها بوفعها .. إلخ، والإقرار الجمركي الذي يوقع عليه صاحب الشان عند نقل البضاعة تحت التحفظ ومن خلال نظام من تحت الشبكة على مستورديه من حالة العميل أو النقل بسماء الرسوم من يتفاجئ بذلك الكرامة بعد النقل.

في مخايل مستودعات داخل الدائرة الجمركية تتمتع فيها من بتايا بهذا الحجم وقلة البضائع داخلها وعلى صاحب أن يقوم المستودع بفحص البضاعة والإستلام الحقيقي والقانوني لها، والتأكد من عدم تلف البضاعة أو العجز لذلك كان من الأفضل تخزينها لفترة ثم نقلها مباشرة إلى ميناءه، وقبل أن يتم نقلها بنظام اللوجستي الذي يجب السير فيه لنقل في زمن الجبال الثلاث ثلثي ثلث ساعات كل أماكن مغلفة للتعبئة وتغليف الرضاة في نظام متكامل لخدمة البضاعة

ولقد فوجئنا بمقال الأستاذ/ كامل الجمارك الجبري الجمركي ورئيس الجمارك الأسبق وواحد من القلائد الذين تم تطوير إجراءات الجمركية في مراحلها الأولى على يد، تناول في العدد السابق - فبراير ٢٠٠٦ - مقالة عن التطوير ولكن قبل أن نتناولها لابد لنا أن نوضح مفهومنا بخاط - البضائع غير المتخصصة في النقل البحري - بين أنظمة التفتيش والأنظمة الجمركية تناوله ذلك في مؤلفاته - أنظمة التفتيش قد الميناء - ولنا أن الأنظمة الجمركية قد وردت على سبيل المحصر في قانون الجمارك وهي ستة:

(الترانزيت) - المستودعات - المناطق الحرة - المصاح الموزلة - الدوريات - الإجماع الموزلة.

لكن نظام من تلك الأنظمة له قواعد تحكمه بتاتر الجمارك والقرارات المنفصلة له وليس له علاقة بميناء أو غير ميناء بخديار صاحب الشان أنظمة التفتيش لقواعد تلك الأنظمة تلزم على أسس إحصاء الرسوم الجمركية والضرائب المرتبطة بها والهدف الأساسي هو المحافظة على الإيرادات السائدة للدولة، ولنا أن أنظمة التفتيش هي مجموعة القواعد والإجراءات التي يتم تفتيش البضاعة من السفينة حتى تسليمها للمرسى إليه تسليمها فعلياً، وتنقسم أنظمة التفتيش إلى الأتي:

- ١- نظام مخزن،
- أ) حالة إستلام البضاعة داخل المخزن بالكام.
- ب) حالة الإستلام الحكومي،
- ج) جبري الإستلام.
- ٢- نظام المستودعات ينقسم إلى حالتين:
- حالة تسليم صاحب
- حالة الحاويات
- ٣- نظام الميناء المباشر،

وعبرنا لذلك مقال، إذا كان نظام التفتيش نظام مخازن طبق عليه قواعد وإجراءات المخازن وهو يختلف عن الأنظمة الأخرى، وليس معنى أن تقوم بمسداد رسوم جمركية على البضاعة نضفي عليها صفة النظام الجمركي بديل أن كل البضائع تفتش عليها بصفحة مصاريف وضرائب أخرى فلا تقول أن السحب المباشر هو نظام خبيث! فأما نقول نقول إنه أن نظام جمركي! ثم تحظى على كسره لسهولة الجمارك ورجال التطوير الدليل لتعديل أو تغييره وهو في

الشركة المتحدة للحبوب UNIGRAIN

شركة مساهمة مصرية رأس مال مصدر ٢٥ مليون جنيه

شحن - تصريخ - تخزين - تعبئة آلية للحبوب

كبرى شركات الشحن الآلى للحبوب بميناء الدخيلة

* أعلى معدلات تفريغ يومية لسفن الحبوب

* طاقات تخزينية كبيرة

* أكبر طاقات تعبئة آلية في الموانئ المصرية

* امکانات التخثير - الجرش - الغرلة

* أسطول نقل حديث

دائماً في خدمة عملائنا

عنوان الشركة

تلفون ٧١-٤٤٢٢ - ٧٠-٤٤٢٢ - ٠٨-٤٤٢٢ (٢٢٢) - فاكس ٧١-٤٤٢٢ (٢٢٢)

منه كل كتاب ...

صفحة

(وجوه بلا رتوش) في أحدث مجموعة قصصية أصدرتها مكتبة الانسرّة للكتابة الصحفية منى رجب هذا العام. ومنى رجب كاتبة والقيّة اهتمت أعمالها الأدبية بمحاكاة الوسط الاجتماعي للإنسان في مصر ..

وعندما

تتناول قضايا المرأة فإن أهم ما يميزها في كتاباتها هو خيط من الإحساس لروح الذي يسري عبر كل سيدة تقابلها في طريقك أو علك تقراها. أن تكون بطلّة للقصة التي

وكتابت (وجوه بلا رتوش) عبارة عن تسعة قصص قصيرة أضفت عليها الكاتبة كماً من المشاعر الإنسانية الرقيقة ونجد أن كل واحدة من هذه

القصص كتبت لتقول شيء وتؤدى معنى ولكن سأترقب عند إحصائها:-
ففي قصة المراهق الثانية وكما نرى في كثير من الأفلام والأعمال السينمائية قصة سمر سيدة الأعمال في منتصف العمر متزوجة من صلاح رجل أعمال أيضاً لديها طفلة صغيرة ولكنها تواجه كثير من المشكلات مع زوجها وتطالبه بالانفصال منذ أكثر من عام وهو يواجهها بالمعااملة وأخذ يغالبها بالتنازل عن كل أعمالها وشركاتها المشتركة فيما بينهما، وعندما تصر على الطلاق والإحفاظ بأموالها في نفس الوقت تطور الأحداث بشكل غير تقليدي فتفاجأ بها بين يوم وليلة في مستشفى للأمراض العصبية والعقلية . وحده وتنفذ إبتها حيث يودعها زوجها بمسرة داخلية، وتفقد كذلك

ممتلكاتها حيث أصبح زوجها المتصرف الوحيد فيها.. تفقد الأمل من ذلك وهو عقلها . أمام الناس- الذي يعطي الحق في اللجوء للقضاء والمطالبة بإبتها ورضيتها. وبعد أن تصطم بالواقع وتحتج وترفض، تعود مرة أخرى بلا أي حيلة فلا تجد من يمدّها وتضطر للظهور بالاستسلام والخروج للمسؤولين عن حالتها والأطباء، حتى أعلمتموا إبتها وذات يوم فوجئت بمن جات لزيارتها وهي شقيقتها نادية القيمة في أمريكا والتي جات لبحث عن سمر بعد أن إنطلقت أخبارها وتوصلت مع صلاح زوج سمر إلى حل مؤقت وهو أن يسمح لزوجته بالسفر مع شقيقتها لاستكمال العلاج مقابل التنازل عن شركاتها والقضايا التي بينهما وأقمتها بذلك، وخرجت سمر إلى الحرية.
وفي بيتها كانت إبتها باستظارها مع زوجها فخلعت شقيقتها إبتها لإعداد الحقائق ووجدت سمر نفسها رجلاً لوجه أمام من تسبب لها في كل هذا المأثم، وإذا بصبتها تقع على طبق به سكن فتناولتها في غفلة منه وصودها إلى ولبته وهي تهمس بصوت مجنون: أعرف إبتى لست مجنونة ولكني أيضاً لست عاقلة تطلقني الآن وإلا فلن تری



إعداد/ إيمان العرجاوى

بعد اليوم نهائياً واحداً .. وبعد لحظات حضر الماذون كان ما أراد. واستراحت سمر .. فإذا بنفسها تحدثها حميد من الإنفام من طبقها ، خاصة وإنها شريكته السابقة في كل أعماله وتعلم الكثير من المخالفات التي يتكفى البعض منها لإبقاء وراء القضبان عدة سنوات ولكن تقرأ ربيع لمانا ... من أجل إبتها التي تخشى على مستقبلها ، تفكر إستكمال سفرها لأمريكا لتبدأ حياتها من جديد. ويشير عنوان العرائض الثانية إلى رغبة سمر في الانفصال والتي تراها ميتة أماً تستقر عليه بعد كل هذه المعاناة ولكن تفتأ به قبل وبعد أن يتم تأليباً ولم يحقق لها ما أرادت وتمتعت من إستقرار ونجاح في حياتها ..

الشركة الوطنية لخدمات النقل وأعلى البحار

NATIONAL TRANSPORT AND OVERSEAS SERVICES CO.



شكروا وتقدير



5146 2084

Certificate

To whom it may concern

Subject: Mammoet Performance on Logistics and Heavy Lifting

- This is to certify that Mammoet's contract Page 1 has been tested by UGDC to carry the following load job:
1. Logistics of the largest two pressure vessels, 10 G.B. and 10 G. 92 weighing 280 and 200 tons, from Khabaza work shop in Cairo to the SUEZ Canal Port in Port Said.
 2. Transportation of the two vessels.

Throughout the complete phases of the two jobs, Mammoet have shown a high level of professional performance in planning, strategy, risk assessment, deployment of UGDC ships & equipment to ship canalization with minimum problem and the respective job completion.

On the length of job, Mammoet have shown the following professional capabilities:

- a. design a dynamic hybrid unit frame, a concept plan that has already embodied on shore land bridges,
- b. experience with the 100-ton load, logistics, a study for UGDC ship, from providing an initial value in the job (e.g., bridge, rigging)
- c. clear and dynamic coordination with diverse parties, a network and (contractors), fabrication shop, electrician, mechanical, providing on-site management, a number of off-site, (port authorities, etc.)

UGDC on comments using Mammoet for any special difficult lifting and logistics tasks, in view of their record track of performance for Port Said Port, from 1980 to 1984.

Dr. Hassan
Project General Manager

يتقدم اللواء / مازن نديم
بخالص الشكر والتقدير والإمتنان
إلى السادة:

- السيد / محافظ بور سعيد
- السيد / محافظ السويس
- السيد / رئيس هيئة موانئ البحر الأحمر
- السيد / رئيس الهيئة العامة لميناء بور سعيد
- السيد / مدير أمن بور سعيد
- السيد / نائب مدير أمن بور سعيد
- السيد / مدير مرور بور سعيد
- السيد / مدير أمن الإسماعيلية
- السيد / نائب مدير أمن الإسماعيلية
- السيد / مدير مرور الإسماعيلية
- السادة / رؤساء أهياء بور سعيد

لما قدموه من تعاون فعال في النجاح عملية نقل الطرود
الثلاثة العملاقة الخاصة بالمشروع الضخم NGL التي قامت
كل من شركتي نوسكو NOSCO وماموت MAMMOET بتنفيذ عملية النقل.

باختصار هي :

- إمتلاك معدات وأوتاش من مختلف الأنواع بقدرة تصل إلى ١٦٠ طن وتم تحديث معدات الشركة وزيادة قدرة التحميل والإبعاد وزيادة إمكانيات الكاسحات الميكروليكية حتى ٢٨ أكنس تحميل طرود حتى وزن ٦٠٠ طن للطرد الواحد، وعرض حتى ١٢ متر، وصواني بقطر ٦ متر بحمولة ٢٥٠ طن للصبينة الواحدة بأية أطوال بما تسمح به الطرق
- إمكانية تجميع كساحة بعرض ١٢ متر وطول ٢٢ متر لتحميل طرود حتى ٥٠٠ طن للطرد الواحد.
- القيام بأعمال الشحن والتفريغ والتخليص الجمركي بمرأ وجوا.



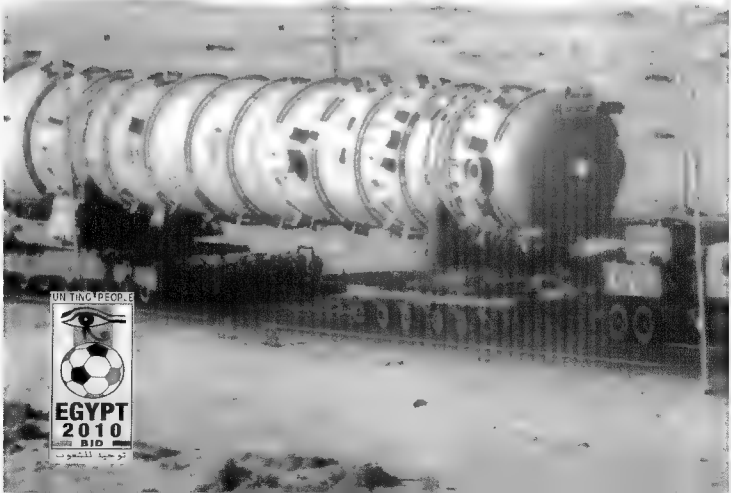


NOSCO نوسكو

إسم المشروع NGL

إسم الشركة U.G.D.C

تم تحميل الطرود بمعرفة الشركة الوطنية لخدمات النقل وأعلى البحار (نوسكو) من القطامية ونقلها بر 1 حتى ميناء السويس. وبعد ذلك تمت عملية النقل بحرًا بمعرفة شركة MANHOET (ماموت) من ميناء السويس إلى ميناء بورسعيد ومن ميناء بورسعيد بمعرفة شركة نوسكو بر 1 إلى موقع المشروع ببورسعيد وبعد ما قامت شركة ماموت بعملية التفريغ في الموقع بأوناشها حمولة 1000 طن. وكانت قد وضعت الشركتين خطة محكمة لتنفيذ هذه العملية واستخدمت فيما النقل متعدد الوسائط وقد تمت العملية بنجاح باهر بشهادة جميع الخبراء.



قمة التقدم في الصناعة البحرية محلياً وعالمياً

★ مؤتمر عالمي حول سبل تأمين عمليات النقل البحري

قامت هيئة التجارة والتطوير الأمريكية بالتعاون مع المنظمة العالمية للمحارج بالإعداد لمؤتمر عالمي حول "سبل تأمين عملية النقل البحري"، وشارك فيه ما يقرب من ٣٠٠ عضو من غالبية الهيئات والمنظمات والموانئ العالمية.

وفي بداية اليوم الأول قام أكثر من مائة عضو من المشاركين بزيارة ميناء السخنة لما اكتسبه من شهرة عالمية في مجال استخدام أحدث النظم الإلكترونية في إنهاء الإجراءات الجمركية وأحكام الرقابة الأمنية. وكان في استقبالهم نخبة من القائمين على إدارة الميناء نيابة عن الزبان أسامة الشريف حيث قدم أعضاء فريق العمل بالميناء شرحاً وافياً للعمل داخل ميناء السخنة.

صورة تذكارية لبعض الاعضاء



★ ميناء السخنة في مصاف الموانئ العالمية

تعيش صناعة النقل البحري على مستوى العالم حالة طفرة وثقلة نوعية هائلة قوامها التحديث الدائم والشامل والمتلاحق في فترات زمنية متداخلة ومتقاربة إلى حد كبير، حيث تمثل صناعة النقل البحري عصب التجارة العالمية فهي الأرض الخصبة والأمن والتأشبه أية وسيلة أخرى على مر العصور والأزمان. وشهدت تلك الصناعة في الفترة الأخيرة تطورات مذهلة مصعب على الدول النامية والمتخلفة مجرد فهم مفرداتها فما بالك بمحاولة تطبيقها.

★ خبراء العالم يشيدون لميناء السخنة الدولي

وفي ظل التكتلات العالمية العملاقة وفي ظل التطورات السياسية المتلاحقة ظهر النقل البحري كأحدى أهم الوسائل قاطية في تلك التكتلات التي صنعت هذه التطورات ومصر كدولة تليق عن مكان لها على خريطة العالم المتحضر والمتقدم أخذت بإسباب النجاح وخطت خطوات هامة نحو تحديث بنيتها الأساسية من حيث التشريعات والقوانين والتوجيهات والأدوات وكان لصناعة النقل البحري حظها الوفير من خلال خطة الدولة الطموحة لإحداث نقلة نوعية في تلك الصناعة فطررت الدولة تطوير الموانئ الحالية القائمة وإقامة موانئ جديدة عملاقة قادرة على النهوض ببقية الموانئ والتعامل مع السفن والتاقلات العملاقة من خلال تقديم خدمات متباينة متطورة ومن أحدث النظم الإدارية والعملية في العالم. وكان ميناء السخنة ويحق أهم حدث اقتصادي مصري خلال الفترة الماضية..

أسامة الشريف

يعزف منفرداً على أنغام النجاح

لقد أصبح هذا الميناء خلال فترة قصيرة من الموانئ العملاقة التي يشار إليها على مستوى العالم ويحجم خبراء النقل الدولي على أن ميناء السخنة بمثابة طوق النجاة للتجارة المصرية بما يملك من مؤهلات وإمكانات مادية وبشرية وإلكترونية عملاقة.

لقد لفت الميناء العملاق أنظار العالم إلى تلك الإمكانيات العائلة التي لم تستغل بعد من خلال الموقع الجغرافي المتميز ومن خلال الإمكانيات البشرية الكامنة لدى أبناء مصر.

منظومة كاملة من العمل المينائي والبحري من خلال تعاون لا نهائي وإخلاص لا نهائي من جميع الجهات العاملة في هذا الصرح العملاق.



بعض أعضاء الوفد يتسلمون الهدايا التذكارية

د. إسمايل مبارك يشرح لأعضاء الوفد أهمية ميناء السخنة



ميناء السخنة



★ شهادات بغير من مؤسسات التمويل الدولية لميناء القرن

كانت النتيجة هي النجاح الذي يفجر الطاقات ويلهب المشاعر ويبدو الجميع إلى مزيد من العمل من أجل نجاحات جديدة يشهدها العالم وبمسئعها إنشاء هذا الوطن وبلغة الأرقام التي يعشقه خبراء الاقتصاد فإن الميناء الإلكتروني العملاق تكلف إجمالاً مبلغ ٧٥٠ مليون جنيه دفعتهما الدولة لإقامة البنية الأساسية والمرافق الخاصة بالميناء بالإضافة إلى مبلغ ١٢٠ مليون دولار هي قيمة إستثمارات شركة تنمية ميناء السخنة للمرحلة الأولى فقط وشملت إقامة محطة تداول الحاويات ومخازن ميناء السخنة للمرحلة الأولى فقط وشملت إقامة محطة تداول الحاويات ومخازن البضائع العامة وأخرى للصب وثالثة للأسمدة كذلك المناطق اللوجستية الواعدة.

★ المرحلة الثانية من ميناء القرن على الأبواب



★ الحكومة إستردت استثماراتها خلال العام الأول للتشغيل

وشهد العالم من خلال الخبراء الدوليين بالمنظمات الدولية المتخصصة في النقل البحري والتجارة الدولية حيث أكد أعضاء المؤتمر العالمي لميناء التجارة والتطوير الأمريكي أن ميناء السخنة يضاهي أكبر موانئ العالم وأنه يواكب أحدث الأساليب الإلكترونية المستخدمة في العالم حيث وضع الميناء مصر على خريطة العالم للموانئ البحرية من الجيل الرابع ويؤكد الخبراء أن ميناء السخنة سيحقق قيمة مضاعفة للاقتصاد القومي تقدر بنحو

٦.٤ مليار دولار سنوياً كما ساهم في دعم ميزانية الدولة بنحو ١.٣ مليار جنيه عبارة عن حصيلة الجمارك خلال عام واحد. كما حصلت هيئة موانئ البحر الأحمر على ٢٠ مليون جنيه وهيئة الإقابة على الصادرات والواردات ١٨ مليون جنيه وبلغ نصيب هيئة السكة الحديد ١٦ مليون جنيه بخلاف إيرادات الشركات الأخرى العاملة في الميناء هذا كله بخلاف المبالغ المباشرة وغير المباشرة من تشغيل شاحنات النقل البري واستيعاب العمالة وفتح فرص إستثمارية جديدة والمشروعات التي ألهمت فطر الميناء كل هذه المبالغ والأرباح تؤكد أن ما دفعته الدولة تم إسترداده بالكامل في فترة وجيزة من العام الأول لتشغيل ونظراً لنجاح المرحلة الأولى هذا النجاح الباهر فإن شركة تنمية ميناء السخنة بدأت في الإعداد للمرحلة الثانية حيث حصلت

الشركة على أرض من البنك الدولي لدعم مشروعاتها التوسعية بميناء السخنة. وهذا يدل على ثقة البنك ومؤسساته في إدارة الميناء وجودها الاقتصادية. حيث يستقبل الميناء حالياً أكثر من ٢٥٠ ألف حاوية مقابل ٥٠ ألف حاوية فقط لميناء الأدبية بزيادة تقدر بـ ٢٠٠ ألف حاوية.

لميناء السخنة بلغ على ٥٠ ألفاً ويستغل سفن الجيل الرابع حتى حمولات ٣٠٠ ألف طن ويعمل من خلال فرق تحكم آلية وشاشات تسمح بالعي درجات الأمن والأمان في الدخول والخروج بأطول الأرصعة الموجودة بالميناء ويسمح الميناء بتداول ما يزيد على نصف مليون حاوية مكافئة ونحو ٨ ملايين طن من البضائع العامة والصب سنوياً.

ويستعمل الميناء على محطة حاويات بالقسم الشمالي بالحوض بطول ٤٠٠ متر مقام عليها ثلاثة أوتاش متحركة وهي مصممة لسعة ١٠٠ ألف حاوية يمكن زيادتها إلى ٤٠٠ ألف حاوية بالإضافة أوتاش جديدة كما يشمل على محطة للبضائع الصب في الجانب الشرقي للحوض بطول ٤٠٠ متر ويتيح طاقاتها ٣ ملايين طن سنوياً أما محطة التصدير الخاصة بالأسمدة التي توجد على الجانب الغربي فتبلغ طاقاتها التخزينية ٤٠ ألف طن من الأسمدة ومعدلات الشحن على السفن تبلغ ٨ آلاف طن / اليوم ويمكن مستقبلاً إضافة ثلاثة أحواض لزيادة أطوال الأرصفة إلى ٦ آلاف متر وزيادة القدرة الإستيعابية لنحو ٥٠ مليون طن سنوياً. وخلال فترة وجيزة من الإفتتاح حقق الميناء شهرة عالمية حيث أصبح من الموانئ الكبيرة على مستوى العالم وتتناقل الجارة المؤسسات والهيئات الدولية المتخصصة لذلك حرص أعضاء المؤتمر العالمي لهيئة التجارة والتطوير الأمريكية بالتعاون مع المنظمة العالمية للجمارك على زيادة الميناء وتنفذ أعماله على الطبيعة وتابعو حركة السفن والحاويات خلال دورة عمل كاملة أشاد أكثر من ٣٠٠ عضو بالمؤتمر يمثلون شالية الهيئات والمنظمات والموانئ العالمية بالثناء العالمي للميناء باستخدام أحدث النظم الأمنية والتي لا تقل عما تستخدمه أكبر موانئ أوروبا وأمريكا. وهدف المؤتمر على تطبيق إجراءات أمن الشحن وأمن السفر واستعراض عدد من أوراق العمل حول المبادرات الجديدة للأمن الخاصة بالمنطقة وإيضاً فرص الأعمال المتعلقة بالأمن والتي يتم تطويرها.



ARABIAN GULF MARINE TRADING CO.

Shipping Agency



11 Abd El Azim Ashmawy St., Almasa
Heliopolis - P.O. Box 2787 Elhorfa
Tel/Fax 202 4148354 - 2801337
Tel/Fax 202 4145160
e-mail: gfbdr@ec.egnet.net

19 El Cabarty St., PSD, Egypt, P.O. Box 77
Tel/Fax 2066-350290 - 327736
Tel/Fax 2066 323955 - 233999 MGMT 2066-239770
Mobile 2012 2116080 - 2012 2435995
evergreen ped@bec.com.eg
MGMT BAHBA@yega.net

11 Hussein Nour St., Elial Elattene
P.O. BOX 21561 Mansha
Tel/Fax (03) 4864946 - 4960781
Mob. 010-1072250
egirbat@menanet.net



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية

- من أوائل الشركات التي يساهم القطاع الخاص في إنشائها بمنطقة الإسكندرية والوجه البحرى بنظام الموانئ الجافة .
- تم التخصيص لها لتكون مستودع إيداع جمركي عام لتعمل على تخفيف العبء عن ميناء الاسكندرية خاصة موانئ الجمهورية العامة .
- تمتلك الشركة أحدث معدات التداول المتطورة سواء الثقلية أو الخفيفة ومركبة التطور التكنولوجي لتطويع الأداء المستمر والكفاءة العالية .
- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدني لضمان سلامة مصانع عملائها .
- إدارة واعية ومديرة ذات خبرة كبيرة في هذا المجال ..



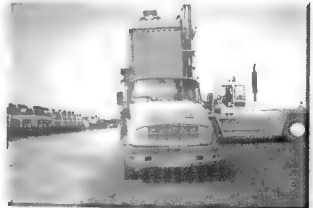
نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والتراخيص للعملاء .
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- تجهيز ساحات خاصة لتخزين الحاويات الفلوجة والمبردة .
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوتاش والمعدات والسحب لآتى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة .
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعامل غرامات التأخير .

- استئصال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنمو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة ممكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك .

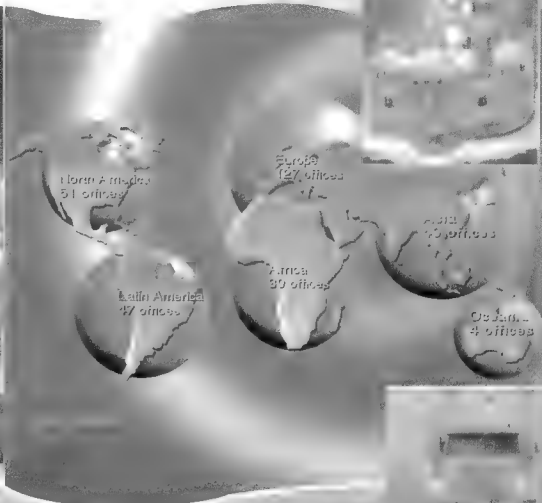
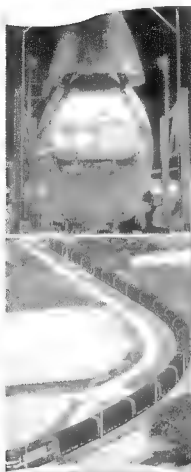
موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الاسكندرية - برج العرب)
- القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
E-mail:ragabnet@intouch.com

الإدارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق اسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - كينج مريوط - الاسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥ (٠٣)
محمول : ٠١٢٣٩٤٢٢١٦



Services Offered in

IMPORT & EXPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.

Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite. Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail: mail@afifiworld.com

web site: www.afifiworld.com

TEL: +2(03)5905730

+2(03)5928123

FAX: +2(03)5923797

+2(03)5901621

مستشار القاتوني

يرود إلى إدارة المراجعة بعض الإحصائيات
ويعين عليها المستشار القاتوني الأستاذ
الدكتور / علي موسى حسن
سجله في سجلات مجلس القضاء
مجموعة من الدلائل التي يمكن على
الإطلاع أفرد قانون التجارة البحري رقم ٨
لسنة ١٩٩٠ فضلاً عما أسكاهم مفرد
العمل البحري ويمكن إيجاز القواعد التي
تتعلق على عمل البحر على يداي
أولاً إذا كانت حركة السفينة الكلية التي
يعمل عليها عمل البحر نقل من عشرين
بطناً فستسرى عليها أحكام قانون العمل
الجديد رقم ١٢ لسنة ٢٠٠٣ .

فيما يخص
مصري
خارجية
بريطانيا
إلى
إلى أنه

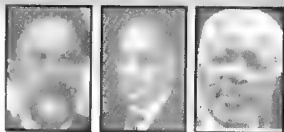
لجس من شأن بريطانيا
الولايات المتحدة تقرير
مصري العراق لأن دورها
يتصل على دعم الرأي العام
والمرعى ومساعدة العراقيين.
القضية الثاني المتنازع
تم توقيع اتفاقية التعاون
الصناعية بين المشرعين
الإنشائي للأمم المتحدة
العراق ومبروكات العالمية بهدف
دعم المشروعات الإنشائية والصناعية
والتعاون التكنولوجي والبحري الممولاتي
لزيادة ربح القدرات للأفراد في الدول
النامية على مستوى العالم .
تحرير التجارة العالمية
عقد إجتماع على هامش المنتدى ضم نحو
٢٠ وزيراً للتجارة من مختلف
مبادرات تحرير التجارة العالمية، وجمود
إعادة إطلاق المفاوضات حول القضايا
العالمية أثناء تحرير التجارة، ولم يخلو هذا
الإجتماع من الخلاف بشأن الإشتغال عبر
الحدود، والقسم الزراعي في الدول العربية
والتصريفات التجارية المرفوعة على
الصادرات الزراعية من الدول العربية، وأجمع
الوزراء على هدف واحد وهو العودة إلى
مائدة المفاوضات، وتلى هذا الإجتماع ندوة
مختصة لتوضيح مستقبل التجارة العالمية،
وبرنامج العمل الخاص بهذا للإجتماع
وشارك في هذه الندوة مجموعة مختارة من
وزراء الدول والحكومات والوزراء وكبار
رجال الأعمال.

إن أعمال المنتدى انتهت وللاحتفال
الخاصة بهذا القالب من أجل
الوصول إلى إتفاقيات بشأن هذه المسائل
بين الدول العربية والدول المعنية
والإقليمية .
عبد السلام السيد أحمد



بدأت أعمال الدورة ٣٧ لمنتدى الإقتصاد الدولي بدافوس بسويسرا تحت شعار "الامن
والرخاء يساوي السلام"، وبحضور أكثر من ١١٠٠ شخصية سياسية واقتصادية عالمية
تمثل ٩٤ دولة ولفيف من المنظمات غير الحكومية والاتحادات المهنية، ولأول مرة
شاركت ليبيا في أعمال المنتدى منذ عشرين عاماً.
وقد تمثل برنامج المنتدى في دعم النمو في العالم، والحد من الظلم، وضمان الأمن
الإنشائي، ومعالجة المخاطر التي تستتبع، وتفعيل الإبداع والتجديد والإبتكار.
وإذارت المناقشات ساخنة في المنتدى بين الطاب السياسية والإقتصادية والعلمانية على
والأمنية، وقد ناقش وزراء الدول الأعضاء في منظمة التجارة العالمية تطورات المفاوضات الجارية بمقتضى
إعلان رؤساء الوزراء، ومحاولة تقريب وجهات النظر بين الدول المتقدمة والدول النامية حول العديد من الموضوعات
وعلى رأسها ملك الزراعة، ومفاوضات التعريفات الصناعية وطريقة تنفيذ تعهدات جولة الإرجو التي تنص على منح
الدول النامية معاملة خاصة، كما جرى أيضاً نقاشاً حول قضية زرع أسلحة الدمار الشامل ومستقبل العراق.
وحفلت الأيام الأربعة التي استغرقتها المنتدى بمناقشات الحادة والحلقات في الإزى حول القضايا المطروحة، وخاصة
الحرب على الإرهاب والتطوير الديمقراطي في بلدان العرب.

منتدى الإقتصاد الدولي



محمد خاتمي
د/ يوسف غالي

برنامج العمل الدولي وإعادة ترتيبه بشكل
متوازن، والتركيز على محاربة الفقر
والمرض والتلوث والبيئة.
في مارتون رئيس الوزراء الكندي أشار
إلى ضرورة
الإقتصادية والإجتماعية.
محمد خاتمي الرئيس الإيراني أكد على
أن الأمن الشخصي لا يتحقق إلا بالحوار
الصحيح بين الشركاء.
جون كيكروفت وزير العمل الأمريكي
تناهى بمكافحة الفساد والرشوة التي
تستغلها ما يقرب من ٢,٣ مليار دولار
سنوياً.
جان ميجيب رئيس الوزراء
الإقتصادية في منظمة التعاون والتنمية
الخاصة بالبلد المركزي الأوروبي، طالب
بتخفيض معدلات البطالة بغرض إعطاء
دفعة للإقتصاد العالمي.
الدكتور بروس بيتر غالي وزير التجارة
الخارجية الصربية، أكد على أهمية الدور
الذي يلعبه النظام التجاري متعدد الأطراف
في نمو الإقتصاد العالمي، وأن العرض
الرئيسي للنظام التجاري متعدد الأطراف
في القضاء على الفقر وتحتير الرخا من
خلال توفير فرص عمل للنساء في الأسواق
داخل الدول النامية، خاصة النساء والأكثر
تأثراً منها مع الحفاظ على مصالحها
ومراعاة ظروفها الإقتصادية والتنموية.

مختار
عربي
شعب
إحصاءات
المنتدى
عربياً

تمكن من فتح لعوارث في
مختلف القضايا المطروحة
وخاصة الحريات المعنوية
التي تخص عالمنا العربي،
وكان العرض واضحاً بالنسبة
لشخص وجهات النظر العربية
حول تحرير التجارة وقضية
أسلحة الدمار الشامل.
وقد أبدى المشاركون اهتماماً
واسعاً بالمشروع الأرسط،
لتحريرنا الداخلي في إيران وتحتالها
الجديدة، والدور المصري في المنطقة
وكيفية تطور العلاقات السعودية العربية
في ظل لمطالبة إصلاحات داخلية واسعة.

أراء واتجاهات
كانت للنشيطات العالمية التي اشتركت في
لمنتدى أراء واقتراحات ذات قيمة وفائدة
للعلاج المشاكل التي يعاني منها العالم،
ومن أهم هذه النشيطات:
البروليسور كلاوس شواب مؤسس
المنتدى لعالمى الإقتصادى "دافوس"
وكيفية التطبيق، أعلن أن المنتدى يعد
في كل سنة أفضل من الأعمال المنسوبة
وأن المرافعة التي يروج لها المنتدى هذا
العالم تتلخص في أن الأمن من غير الخراف
يحققان السلام، ولابد من خلق مشاركة
نشطة وعاملة بين جميع قوى واتجاهات
الجمعية العالمي.
في كروى أبات الأمين العام للأمم المتحدة
وممثل الجمعية الدولية : أعلن أن سيعقد
قمة إقتصادية عالمية جديدة لرجال الأعمال
في يونيو القادم على مستوى المتحدة، وذلك
لإعادة التركيز على قضايا التنمية، ودعا
إلى منتج القارة الإفريقية إتفاق تجاري، وتذك
ولما أكد شركاء العالم باستخدام تفهمهم
لدى الحكومات لتحرير التجارة أكثر عدلاً
وطالب بالشفافية للمع الذي تقدمه حكومات
البلدان النامية والمزراعين، وأكد على أن
الوقت قدان لإعادة التوازن إلى أولويات

الإقتصادى الدكتور / علي موسى حسن

"نظم الكتابة في لغات العالم"

محاضرة بمكتبة الإسكندرية

عقد مركز الخطوط بمكتبة الإسكندرية محاضرة بعنوان "نظم الكتابة في لغات العالم" ألقاها الدكتور محمد صالح الصلح أستاذ علوم الصوتيات واللغويات بكلية الآداب جامعة الإسكندرية.

قدم الدكتور محمد الخطوط المحاضرة تحليلاً علمياً لخطوط البشر وتقسيمها من خلال النظم الإملائي أو الكتابي. كما تناول الجمع بين النظريتين التاريخية والتصنيفية لوصف نظم الكتابة في معظم كتابات العالم، وذلك من خلال أمثلة متنوعة من لغات تمثل أكثر الكتابات انتشاراً بين أجناس البشر. وأيضاً وصف أنواع الكتابات والخطوط المختلفة ووصف نظمتها المختلفة بأمانة معروفة في نماذج الشقاقات الأكثر شهرة وذوباً.

معرض للمعاري الزويجي بوفار في مكتبة الإسكندرية

تنظم برامج الفنون التشكيلية بمكتبة الإسكندرية معرضاً فنياً للمعاري والكتابات الزويجي بوفار في الفترة من 8 فبراير حتى 5 أبريل ٢٠٠٤. يتضمن المعرض صور لمجموعة من المكتشفات الجديدة التي تربط بين رموز الهرم الأكبر وبيانات الأرض. يصاحب المعرض عروض فيديو.

أنت عمري بمكتبة الإسكندرية

تنظمت مكتبة الإسكندرية بالتعاون مع مكتبة الإسكندرية خلال شهر فبراير برنامج العروض الجماعية للأفلام. تعرض من خلاله مجموعة مميزة من الأفلام العربية والأجنبية ضمن العروض فيلم "سلامة" للمخرج نوح مزيالي، و"فيلم عابدة"، و"دنانير" للمخرج أحمد بديان. كما شاهد جمهور المكتبة مجموعة حلقات البرنامج "العلم والإيمان" للدكتور مصطفى محمود وأيضاً أغنييتين مصورتين من أشهر ما قدمت سيدة الغناء العربي السيدة أم كلثوم وهما أغنية "أراك عسى الدمع"، و"أنت عمري".



"الثورة المعاصرة في العلوم والتكنولوجيا"

محاضرة لعميد مكتبة الإسكندرية

ألقى الدكتور إسحاق الدين مدير مكتبة الإسكندرية محاضرة بالجمعية العلمية المصرية بالثاهرة بعنوان "الثورة المعاصرة في العلوم والتكنولوجيا" دارت المحاضرة حول موضوع تنمية القدرات في مجال البحث العلمي، ودور العلم في حل المشكلات الكبرى، والمعرفة العلمية السليمة باعتبارها أساساً للتعايش مع القضايا الهامة والتجربة التي تواجه العالم اليوم مثل التحولات الاقتصادية، والبيئة، والإستخدام، الأشمل للمصادر الطبيعية المستدامة وصحة البشر، والجوع، والأمراض.

أيضاً تناول الدكتور إسحاق الدين خلال المحاضرة موضوعات بناء القدرات العلمية والتكنولوجية، ودعم المؤسسات البحثية، والعلاقة بين المصلحة العامة والقطاع الخاص في مجالات البحث وسبل التمويل والتي من أهم النشئ التي من شأنها أن تضع الدول النامية على الطريق الصحيح لتتمكن من وسائل التكنولوجيا الحديثة.



YANG MING LINE

陽明海運股份有限公司

** LONG TERM SCHEDULE FOR VESSELS DURING 2003 INDIAN CONTINENTAL/FAR EAST/USA WEST COAST AND JAPAN PORTS MARCH 2004

NAME OF VESSEL	ETA	PORT
M/V SENTOSA BRIDGE	01/03/04	PSD
M/V INDIA LOTUS	03/03/04	PSD
M/V GENOA BRIDGE	06/03/04	PSD
M/V RIALTO BRIDGE	06/03/04	PSD
M/V MING LONGEVITY	08/03/04	PSD
M/V MING PROMINENCE	10/03/04	PSD
M/V EMPRESS PHOENIX	13/03/04	PSD
M/V SUEZ CANAL BRIDGE	13/03/04	PSD
M/V MING OCEAN	15/03/04	PSD
M/V SCI VAIBHAV	17/03/04	PSD
M/V EMPRESS SEA	20/03/04	PSD
M/V LONG BEACH BRIDGE	20/03/04	PSD
M/V WESTEREMS	22/03/04	PSD
M/V CAPE CHARLES	24/03/04	PSD
M/V SAN PEDRO BRIDGE	27/03/04	PSD
M/V TSING MA BRIDGE	27/03/04	PSD
M/V OCEAN ATLANTIC	29/03/04	PSD
M/V SCI GAURAV	31/03/04	PSD

الإسكندرية ٢٠ شارع فرانك عازاد / المصلحة. محطة الرمي ت/ ١٨٢٣٩٠١-١٨٢٣٩٠١

فاكس: ٧٥٧-١٨٢٣٩٠١ / ٧٥٧-١٨٢٣٩٠١ / ٧٥٧-١٨٢٣٩٠١

مكتب بومسبوع ١٣ شارع الجمهورية تليفون: ٧٥٧-١٨٢٣٩٠١ - ٧٥٧-١٨٢٣٩٠١ فاكس: ٧٥٧-١٨٢٣٩٠١

مكتب ديمباب بجوار شركة الحاويات تليفون و فاكس: ٧٥٧-١٨٢٣٩٠١

البرق، القاهرة - بورسعيد - السويس



LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS WEST BOUND MARCH 2004

NAME OF VESSEL	ETA	ROUTATION
M/V EMPRESS SEA	08/03/04	NAP / GOA / FOS / BCN / V/LC
M/V MING OCEAN	08/03/04	PSD / GOA / LIV / PSD
M/V SAN PEDRO BRIDGE	13/03/04	NAP / GOA / FOS / BCN / V/LC
M/V WESTEREMS	13/03/04	PSD / GOA / LIV / PSD
M/V OCEAN ATLANTIC	20/03/04	PSD / GOA / LIV / PSD
M/V EMPRESS HEAVEN	20/03/04	NAP / GOA / FOS / BCN / V/LC
M/V WEHR BILLE	28/03/04	NAP / GOA / FOS / BCN / V/LC
M/V MANHATTAN BRIDGE	27/03/04	PSD / GOA / LIV / PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS NORTH CONTINENTAL PORTS.

MARCH 2004

NAME OF VESSEL	ETA	ROUTATION
M/V LONG BEACH BRIDGE	01/03/04	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V VENUS BRIDGE	02/03/04	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
M/V SCI GAURAV	08/03/04	BCN / FXT / HAM / RTM
M/V TSING MA BRIDGE	08/03/04	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V JUPITER BRIDGE	09/03/04	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
M/V GEORGE WASHINGTON BRIDGE	14/03/04	BCN / FXT / HAM / RTM
M/V JAMES RIVER BRIDGE	15/03/04	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V MING PLUM	18/03/04	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
M/V EVER GENTLE	21/03/04	BCN / FXT / HAM / RTM
M/V CHISWICK BRIDGE	22/03/04	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V MING GREEN	23/03/04	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
M/V INDIA LOTUS	28/03/04	BCN / FXT / HAM / RTM
M/V GOLDEN GATE BRIDGE	29/03/04	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V MING ORCHID	30/03/04	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH

مدى خضوع العبوات والغلافات لحكم المادة ٩٨ من قانون الجمارك وهل تخضع للصنعية الإضافية التي تقررت بالقانون ١٥٧ لسنة ٢٠٠٢ المعدل لنص هذه المادة؟

بقلم الأستاذ / كامل محمد النجار - رئيس الجمارك السابق

من المبادئ القانونية المؤكدة أن الجبل بالقانون لا يعفى من العقوبة، وهذا يتطلب بالطبع صياغة واضحة محددة لا تترك مجالاً لالتفسير، وبصفة خاصة نصوص المواد التي تفرض عقوبة بنية أو مالية. ورغم وضوح النصوص واستقرار التطبيق في معظم الجمارك منذ صدور قانون الجمارك عام ١٩٦٣ إلا أن نصن الحصص في الصناعات الأخرى في الرغبة في الحصول على نصيب من الطرقات والتعويضات تسبب في إهدار بعض المبادئ القانونية. فوجهت الجمارك حجة التعريب لبعض المتعاملين أو فرضت ضريبة إضافية دون سند من القانون. كما طبقت القانون بأثر رجعي وفرضت تطبيق القانون الأسير للمتهم في بعض الحالات، ولكن لا يتصور القارئ الكريم أننى أخالى فيما أقول. رأيت أن أوضح موقف العبوات التي يستورد بها بعض المصدريين مطبوعة بأسمائهم وعلاماتهم التجارية لتجنب متاجرتهم وإعادة تصديرها وقد يضطرون لاستخدام بعضها في صنعة المنتج الذي يباع بالسوق المحلي وعندئذ يواجه هؤلاء بسيطاً العاملين بالجمارك.

حتى بعد أن أضعمت المبررات الفارغة لنظام المصادرة المؤقت عام ٢٠٠٢ إذ من المؤكد أن العبوات قد استغفرت في تحببة الإتاحة سواء للتصدير أو السوق المحلي ولم يتم بمبها فارغة في السوق المحلي.

ولمزيد من الإيضاح نضيف حالة الماقل الذي يستورد إحدى المصادرات ويقيم بصادرها عنها مؤقداً مدة سداد ٢٠٪ من الضريبة الجمركية المقررة بصفة تطبيقية طبقاً للمادة ٨ من قانون الأحكام الجزيرية رقم ١٨٦ لسنة ١٩٨٦ لم يقدم خطاب ضمان بكامل قيمة الرسوم لمحين إعادتها في مثل هذه الحالة لم يتم بتهم تصديرها على الرغم من أن إعادة تصدير المدة في نهاية السنة يتم تسهيل خطاب الضمان ويسرى ونهائياً دون أية غرامات أو تعويضات لأن هذا هو المنع في نظام الإرجاع المؤقت.

لهذه الأسباب فإن رسائل العبوات التي تم إستخدامها قبل صدور القانون ١٥٧ لسنة ٢٠٠٢ ولم يتم إعادة تصديرها تخضع لحكم المادة ١٠٩ من القانون والفقرة (٤) من قرار وزير المالية رقم ٨ لسنة ١٩٩٨ لتقتصر مطالبة المصدر بالضرائب على مبالغ فقط، وبالحاجب الأربع للفرانزة من صدور فوائده طبقاً لأعلى سعر قائله يصدره البنك المركزي من تاريخ الإرجاع حتى تاريخ السداد، وذلك باستثناء الإرجاع الذي لم يقدم خطاب الضمان أو بغيره من أسباب التهرب من دفع الرسوم لمحين إعادة تصديرها فإنها لم بعد التصدير يتم تصدير الأمانة أو تسهيل خطاب الضمان ولا شيء آخر، وذلك ولا يتطلب المستورد بإستيفاء القواعد الإستيعادية عنها لأنه كان من حقه أن يسدد الرسوم الجمركية عنها بصفة تطبيقية للإرجاع عنها.

ونعتقد أنه لا يجوز التفرقة في المعاملة بين مستورد عبوات معينة ومبرع عنها مؤقداً حين إعادة تصديرها فأمره عن مستورد معينة لم يعمل من هذا الطبق، ومن مستورد غيرها فإرجاع وطالب العبوة المؤقت عنها لمحين إعادة تصديرها عبوة أو فارغة. كلاهما يسدد الرسوم المستوية أمانة وذلك طبقاً بصفحة خطاب ضمان ويكون مستوفياً للقواعد الإستيعادية فلا يجوز التفرقة في المعاملة بين الحالين حتى يملوك.

الإضاة. أجله.

أما التصرف في مستورات إنتاج السلع المصدرة فلم يتعرض له الشرع ولم يخصصه للضريبة الإضافية، وهذا أمر واضح في نص المادة وله ما يبرره فمن المعروف أن العبارة قد أضيفت لنص المادة بهدف إضاح العبوات لنظام السلع المؤقت بلاء من الإرجاع المؤقت بقصد التصدير على مصدري المصادرات الزاوية بل وكافة المصدريين وما أن مخالفة هذا نص الإرجاع المؤقت لم تكن مجرمة فقد حرم الشرع على إستخدامها من الخضوع للضريبة الإضافية، وسيت أن لا ضريبة تفرض قانوناً بل مجرد فرض الضريبة الإضافية لا على التصرف في غير الأغراض الموضوعة بالقانون الأولى من المادة وهي التصنيع والإصلاح وتكملة الصنع.

ورغم ذلك فلا شك أن من يستخدم العبوات في صنعة المنتج النهائي يكون قد أوفى بالفرص ولا يتصور أن المصدر الذي يستورد عبوات مبروخاً عليها غالياً إسمه وعلامته التجارية يقوم بمبها فارغة إسمه وعلامته التجارية بغير من التصدير، ولكن يمزج ويغمر نظراً في عدم التعرير أو الخضوع للضريبة قبل أن يتم استيراد عبوات (أمانة معينة) معينة يسدد ضمانة بصفة أمارة لا يقدم خطاب ضمان بقيمة الرسوم لمحين إعادة تصديرها فإذا لم بعد التصدير يتم تصدير الأمانة أو تسهيل خطاب الضمان ولا شيء آخر، وذلك ولا يتطلب المستورد بإستيفاء القواعد الإستيعادية عنها لأنه كان من حقه أن يسدد الرسوم الجمركية عنها بصفة تطبيقية للإرجاع عنها.

ونعتقد أنه لا يجوز التفرقة في المعاملة بين مستورد عبوات معينة ومبرع عنها مؤقداً حين إعادة تصديرها فأمره عن مستورد معينة لم يعمل من هذا الطبق، ومن مستورد غيرها فإرجاع وطالب العبوة المؤقت عنها لمحين إعادة تصديرها عبوة أو فارغة. كلاهما يسدد الرسوم المستوية أمانة وذلك طبقاً بصفحة خطاب ضمان ويكون مستوفياً للقواعد الإستيعادية فلا يجوز التفرقة في المعاملة بين الحالين حتى يملوك.

بإصدار قرار وزاري، ولكن الواقع أن هذا القرار كاشف لحقيقة مكددة وهي أن العبوات تخضع لنظام الإرجاع المؤقت، أو بمثابة إعادة ذكر بقرار وزير المالية رقم ٦ لسنة ١٩٩٨.

٥- لو كانت العبوات خاضعة لحكم المادة ٩٨ قبل التحليل لها أضرار الشروع للتحليل عبارة "مستورات إنتاج السلع المصدرة" أنه ثمة في مقدمة المادة إلى إعفاء الإرجاع والسلع الوسيطة والسلع غير تامة الصنع، ولرغبته في معاملة العبوات الفارغة بتجسيات السماح الجمرات أفعال هذه العبارة لتشمل كافة مستورات الإرجاع الأخرى بما في ذلك العبوات.

ورغم ذلك الإضافة إلا أن العبوات الواردة معينة ستظل خاضعة لحكم المادة (١٠١) ولا تأكيه آخر على أن الأصل هو خضوع العبوات لتخضع للضريبة المؤقتة ولولا إضافة العبارة المشار إليها للقانون ١٥٧ لسنة ٢٠٠٢ ما خضعت العبوات الفارغة لحكم هذه المادة، وهنا نصالح إذا طلب المستورد الإرجاع عن العبوات الواردة معينة بنظام الإرجاع المؤقت لمحين تفرغها من إعادة تصديرها وقدم عنها خطاب ضمان لحكم الجمارك لم يتم يمكن من إعادة تصديرها خلال المهلة لم يكن يكتفى الجمرات بطلباته بالرسوم فقط حسب نص القرار الإرجاع ٦ لسنة ١٩٩٨ ما سيطبق عليه أحكام التعريب الجمراتي.

٦- سبق نص العبوات الواردة فارغة لتعريفها وذلك الواردة معينة ثم تعاد فارغة أو مباد.

وتعني السؤال. هل تخضع العبوات الفارغة للضريبة الإضافية التي تقررت بواقع ٢٪ أو ٤٪ فوراً بالقانون ١٥٧ لسنة ٢٠٠٢.

بالرجوع لنص المادة ٩٨ من القانون المشار إليه نجد أنه لم يخضع للضريبة الإضافية غير التي التصرف في المبراة والسلع الوسيطة المستوردة بقصد تصديرها وكذا الأفعال المستوردة لأجل إصلاحها أو تكملة عنها وذلك إذا تم التصرف في غير الغرض الذي تقرر

في البداية تجدر إشارة إلى أن العبوات ذات القيمة (أ) التي يمكن إستخدامها أكثر من مرة الواردة معينة وكذلك العبوات التي ترد فارغة كلاًهما كان خاضعاً لحكم المادة ١٠١ من قانون الجمارك المنظمة للإرجاع المؤقت قبل صدور القانون ١٥٧ لسنة ٢٠٠٢. ويؤكد ذلك مايلي:

١- أن العبوات بموجبها قد وردت صراحة في الفقرة (٤) من المادة الأولى من قرار وزير المالية رقم ٦ لسنة ١٩٩٨ ضمن الأفعال والحالات الخاضعة لنظام الإرجاع بهذا القرار الصادر كلاًهما تنطبق للمادة ١٠١ من قانون الجمارك.

٢- أن المادة ٩٨ قبل تعديلها لا تطبق إلا على المواد الأولية والأصناف الواردة لإصلاحها أو تكملة عنها، ومن المؤكد أن العبوات لا تعتبر مواد أولية، ولو كان هناك أدلة لتخضع للضريبة المؤقتة للمادة ٩٨ ولم وردت صراحة بقرار وزير المالية المشار إليه حيث أنه لا يجوز أن يتعارض قرار زاري مع قانون.

٣- وإن كان الجمرات قد أعطى في بعض الحالات وسجل رسائل العبوات بالدفتر ٤، كما قد تخضع للسماح المؤقت فإن هذا لا يخصصها لحكم المادة ٩٨ لأنه لا عقوبة بغير نص قانوني ولا يملك الجمرات صاحب الشان مخالفة القانون.

٤- يؤكد ما جاء بالفقرة السابقة أن مصلحة الجمارك رفضت الإرجاع عن العبوات بموجبها تصدير الشخص رقم قديماً بغير السماح المؤقت لأنها تعلم أن التصدير الشخصي لا يطبق إلا على ما يخضع لنظام السماح المؤقت الخاضع لحكم المادة ٩٨، ولولا صدور قرار وزير المالية رقم ٩٩٩ لسنة ٢٠٠١ بالسماح بالإرجاع عن بعض المصادرات الزراعية لم تكن العبوات لا وقت مصلحة الجمارك على ذلك لأنهم تعلم عمل اليقين إن العبوات تخضع لحكم المادة ٩٨. يمكن القول أن العبوات أصبحت خاضعة لنظام الإرجاع المؤقت منذ صدور القرار رقم ٢٠٠١ لسنة ٢٠٠١ فقط لأن النظام يمكنه ذاتين ليس قرار وزاري فقط ولا يمكن التحول من النظام لأخر

أمن الميناء ضد تهريب المواد المخدرة



لجنة الأمن

تأمين الميناء

ريان / مدهنت خلوصية - مساعد رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ورئيس قسم النقل الدولي

أظهر التاريخ الحديث أن تهريب المواد المخدرة أصبح واحداً من الأخطار المهددة للمجتمعات المدنية. ويتم تهريب المواد المخدرة من ميناء البوخل المتاخمة إلى الدولة والموانئ هي إحدى هذه الميناء. السفن هي الواسطة التي تنقل هذه المواد ويتم التهريب بواسطتها. حيث يتم إخفاء المخدرات داخل البضائع أو داخل الحاويات. وتعد الموانئ البحرية هي الميناء الذي تمر منه أعلى نسبة من المواد المخدرة ذلك لأن الكميات التي تنتقل بطريق البحر أكبر من أي كمية تنقل بأي واسطة أخرى من وسط النقل. لذلك يمثل النقل البحري بالمقارنة بالوسائل الأخرى نسبة أعلى من تهريب المواد المخدرة من مناطق إنتاجها إلى مناطق استهلاكها. كما قد يتم تهريب المخدرات عن طريق الركاب على السفن، ولما كانت سفن الركاب مقيدة بمواعيد إبحار ووصول ثابتة لذلك يساعد هذا العامل على عمليات التهريب.

جميع الموانئ.

أولاً: ارتفاع قيمة المواد المخدرة.

يجذب ارتفاع قيمة المواد المخدرة الصهريه تقنيات الجرائم الدولية والمواسعات الإزهاية إلى تهريب كميات ضخمة من المخدرات من أجل الحصول على أعلى قيمة مالية لاستخدامها في تغذية منظمتهم والجيشين. ويهتم النقل البحري الواسطة الوحيدة بين وسط النقل التي يمكن عن طريقها نقل أكبر كمية من المواد المخدرة من تهريبها إلى مناطق استهلاكها.

كما أن يجب أن يوضع في الاعتبار درجة الحماية التي ليستعملها المهربون لإتمام عملية التهريب، حيث أن إمكانية أن تنتج حوادث شديدة العنف بين حراس الميناء والمهربين والتي تستلزم استخدام المهربين للأسلحة النارية عند اكتشافهم أو عند محاولة القبض عليهم أو القبض على المخدرات المهربة. لذلك يتعين القضاء على هذا العامل بإتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنع دخول المواد المخدرة إلى السفن.

ثانياً: بحارة السفن كوسيلة في التهريب.

لا تدار أن يحمل متهربي تهريب المخدرات هذه المواد المخدرة بأنفسهم وإنما عادة ما يجهزون سفينة مهربة أو سباحتها سراً، إذا كان مستعداً لمصاحبتها أو غير مستعد لذلك أي يتركها على ذلك. ونجد هنا أن بحارة السفن التجارية هم عادة الهدف التي يوجه إليه متهربي تهريب المخدرات الذين يرغبون في نقل منتجاتهم من المواد المخدرة من مناطق الإنتاج إلى مناطق الاستهلاك حيث اكتشف عدد من حالات تهريب المخدرات تورط فرد أو أكثر من أفراد طاقم السفينة في عمليات التهريب، وغالباً ما يكون البحار المستهدف من هذه العملية في غفلة من الحافظ الناشئة عن هذا العمل وهو القضاء على المسجن عدد طلبة أو مدني الحياة أو الإعدام أو بعض قوانين الدول واستغل مهربو المخدرات هذه العوامل فيقومون بتجنيد أفراد طاقم وذلك لضمان

جودة المنظمة البحرية الدولية في عام ١٩٨٧ وأهم المنظمة البحرية الدولية مشكلة التهريب غير المشروع للمواد المخدرة عن طريق البحر ووافقت الجمعية العمومية للمنظمة على الإسهام في الجهود الدولية التي تبذل لمكافحة التهريب غير المشروع للمواد المخدرة حول العالم، وكان نتائج هذه الجهود تسي (20) A872 Resolution التي إحتوى على إرشادات من أجل منع وقوع تهريب المخدرات والمواد المؤثرة على العقل أو السواد المشكلة على السفن التي تعمل في الرحلات الدولية وقد أصدرت المنظمة البحرية الدولية بعد ذلك كتيباً للحث على تطبيق قرار A872/20.

إرشادات منع وقوع المخدرات المنظمة البحرية الدولية يهتمت بحرية المنظمة البحرية الدولية رقم A872/20 على عدة نواحي عامة لسلامة السفن، والباعة، والأخرين الذي يتصل عملهم الميناء من قرب، هذه الإرشادات ما هي إلا أسس تهدف إلى مساعدة الشركات الملاحية، وربانية السفن والنشاط، على مكافحة المهرب غير الشرعي للمواد المخدرة من منافع الموانئ وكذلك إرشادات للتحقق على الأغراض التي يحملها أو تظهر على هؤلاء البعض الذين يتعاملون هذه المواد المخدرة من أفراد الطاقم، حيث يتعين على الشركات الملاحية مراقبة والتعرف على الخلفية المهنية والجنسية والسفينة، كما يتعين مراقبة الإنشاط السبوتكية لأفراد طاقم السفينة.

النقل البحري كوسيلة لنقل المواد المخدرة

هناك سؤال يطرح نفسه لماذا بعد النقل البحري أحد وسائط النقل بل أكبر وسائط النقل المستخدمة في نقل المواد المخدرة لأغلبه من بلد السؤل هناك ثلاثة عناصر يتعين وضعها في الاعتبار تبين لنا كيف أن أكبر كمية من المواد المخدرة تنقل عن طريق البحر.

النظر الأول: هو ضخامة قيمة المواد المخدرة.

التحضر الثاني: أن بحارة السفن التجارية عادة هم الهدف الذي يلجأ إليه المهربون للمساعدة في النقل. أما

أكثر في وصول شحنة المخدرات. ثانياً: إمكانية النقل من جميع الموانئ. يبحث متهربي تهريب المخدرات عن الطريق الآمن لتهريب المخدرات، حيث يضع متهربي التهريب في اعتباره أن النقل المباشر للمواد المخدرة من دول الإمداد إلى دول الاستهلاك صعب للغاية وغير آمن ومخوف بمخاطر التفشيش ودرجة الإتياء العالية والخبرة الطويلة لرجال الجمارك وسلطات الجمارك، ولتجنب هذه المخاطر في الإمكان نقل المواد المخدرة وتهيئها من ميناء، غير دولة الإنتاج وترسلها إلى ميناء، غير دولة الاستهلاك وبذلك يمكن تجنب مخاطر إتياء، سلطات الجمارك على ذلك فجميع الموانئ البحرية عرضة لتهريب المخدرات سواء إذا كان المهرب من موانئ إنتاج أو غير موانئ إنتاج وكذلك تهريب المخدرات إلى موانئ استهلاك أو غير موانئ استهلاك لأن يورج ميناء يمكن أن يطلق عليه فرق نقل " امن".

الأنال المتهربة على نقل المواد المخدرة بواسطة السفن

تعرض النقل البحري لمخاطر كبيرة بسبب الإجراءات والإحتياطات التي تتخذها السلطات لمنع دخول المواد المخدرة إلى الدولة وملا ذلك فيه أن لهذه الإجراءات آثارها الاقتصادية على النقل البحري من ناحية وعلى صناعة السفن من ناحية أخرى، حيث حماية الموانئ الدولية وحماية الاقتصاد الدولية تتعرض السفن للمخاطر تلك التالفة من الدول المنتجة للمخدرات التفشيش بواسطة سلطات جمارك وقت التفشيش العالي الدقة يستغرق وقت طويلاً نسبياً وتأخير مرود إبحار السفينة من ميناء وتأخير مرود تداول البضائع من ناحية أخرى، كما أن ملاك السفن ومشتريها يتعرضون لغرامة كبيرة وجزاء مالية بسبب إستيرادهم مواد مخدرة غير مشروعة حتى في حالة عدم علمهم في عملية التهريب وعدم وجود هذه المواد على السفينة، بالإضافة إلى أن إمكانية إيمان بعض أفراد الطاقم لمخدرات وتأثير ذلك وتهديد

يمكن تجنب الآثار المترتبة على تهريب المخدرات بالتعاون بين سلطات الميناء والشركات الملاحية من جانب الشركات الملاحية يتعين عليها إتخاذ بعض الإجراءات لمنع أعمال التهريب هذه الإجراءات يمكن تبسيطها إلى إجراءات تأمين عام وأجرات تأمين الأشخاص من إجراءات تأمين العمل.

إجراءات النقل من ميناء الميناء

تقوم الشركات الملاحية في ميناء تسجيل السفينة إلى ميناء الذي تقع فيه إدارة الشركة الملاحية بمراجعة التابوير الواجب إتخاذها للسيطرة وتأمين الميناء من أعمال تهريب المخدرات، وإذا أسفرت عملية المراجعة عن وجود أي قصور وكما يورج إجراء التابوير التصحيحية، وكما ذلك يمكن تقديم مبادأة تقرير بذلك وإخطار سلطات الميناء، الميناء، ويجب أن تركز المراجعة على وجه الخصوص على التابوير الخاصة بتفقد السماس للأشخاص غير المصرح بولوجهم إلى السفينة والذين ليس لهم أي عمل على السفينة (سرا)، لتزويد السفينة بالخدمات أو بأعمال تداول (الضائع) وأن يقتصر السماح بالتواجد على تأمين السفينة.

عندما يكشف أحد موظفي الشركة الملاحية أو أحد طاقم السفينة أو أحد الشك بوجود بضع أو أضعاف غير مشروعة على السفينة أو خارج السفينة على جانب السفينة يتعين إبلاغ السلطات الملاحية بذلك وإلى تعيين بدورها أن تختلط سلطات الجمارك ويتم الاحتفاظ على هذه البضائع أو الأشخاص وضعتا تحت المراقبة خلال فترة إخطار الجمارك ولحين وصول سلطات الجمارك. ويتعين على الشركات الملاحية أن ترسل إلى سفنها وإلى موظفيها الذين يقومون على خدمات الشحن إرشادات تحذيرية يوصف فيها الجزء الداخلي السفينة يسوق على الموظفين أو العاملين على إساءة إستعمال المواد المخدرة أو تعاطيها أو تهريبها مع الإشارة إلى الجزء، الشديد الذي نقرض

بدلاً عن فرض رسوم الخدمات الجمركية ورسوم النظافة



عادل عبد المعطى عوض
محام لدى محاكم الاستئناف ومجلس الدولة
عضو الجمعية الجبزية المصرية
عضو اتحاد المحامين اللوبيين ببلدن IBA

رجال القانون ، أو من رجال السلطة التشريعية والتنفيذية ، سوف يفاجأ القارئ بتاريخ مشرف للمصريين منذ أكثر من ١٢٥ عام ، وذلك أعمال جليلين ، لم يخلوا بالقروض والجورب بها الخارج ، ولم يسموا إلاغلتهم من ، لالتزامات الصربية وخلافه ، ولم يستجلبوا رسائل فاسدة ومفسدة ، ولم يعطوا المضاربات القليلة . لكن القارئ سوف يكشف معنا فكرة مدخل رجال الأعمال المصريين ، وكيف كانت تصدر منهم مبادرات عظيمة لصيانة الحكومات دعماً للإقتصاد المصرى ، ومساعدته على أداء دورها نحو الدولة ومواطنيها على أكمل وجه .

والحقيقة التاريخية هذه ، والتي أشرف بتقديمها للقارئ لأعضاء مجلس لشعب في دورتهم التشريعية الأخيرة ، حيث من المستظهر أن يعرض عليهم مشروع قانون الجمارك الجديد - نجعلنا نعتبر بمصرنا الآن إحتزاز - وترفع شأنتها بين الدول والمجتمعات الحديثة ، على أن قل أن هذه التواريخ الجليل - على ما اعتقد لم تأمل - سوف يكون سبباً في تصحيح المسار الضرائبى والإقتصادى الحالي . بل أكثر من ذلك ، سوف يساهم هذا الإكتشاف التاريخى لأحد الأكارم المصرية العظيمة - فى حسم المنازعات القضائية بشأن موضوع رسوم أو مقابل الخدمات الجمركية التى تفرض جبراً على كافة الرسلات الواردة من الخارج ، وكذلك رسوم النظافة والبرية التى تفرض على المواطنين - خاصة أن هناك طعن أمام المحكمة الإدارية العليا رقم ٣١٤ لسنة ٤٨ ، لم يحل فيه بعد ، مقدم من وزير المالية بمصفى الزئبق الأعلى لمصلحة الجمارك ضد أحد المستوردين ، حيث صدر الأخير حكم هام لصالحه من محكمة أول درجة ، قضت بوقف تنفيذ القرارين المقررين فىها رقمى ٢٥٥ لسنة ١٩٩٣ ، ١٢٣ لسنة ١٩٩٤ بشأن فرض رسوم الخدمات الجمركية الأساسية والإضافية ، وما يترتب عليهما من آثار ، مع إلزام المصطنع ضد وزير المالية ، والمصرفات

ومذكورة الإضافية ، ومخالف أيضاً لحكم نص المادة الخامسة من الاتفاقية العامة للتعريفات والتجارة (الجات) الصادرة من منظمة التجارة العالمية ، والتي تلزم الدول الموقعة على الاتفاقية ، بموجب أن يكون سعر هذه الخدمات الجمركية المضافة فى حدود : ثلثية والتكلفة الحقيقية لهذه الخدمات الجمركية ، بحيث لا تمثل حماية أو طريقة غير مباشرة وهو ما سوف نوضحه للقارئ تألياً فى مقالنا الساتل . أيضاً ، وقد أجمع رجال الأعمال والمهرا ، الإقتصاديين ورجال القانون من أن فرض رسوم الخدمات الجمركية يوسعها على وارداتهم ، ليس لها أى مبرر قانونى ومخالف لقواعد العدالة التشريعية والصنوبر واتفاقيات دولية ، فقد صدرت أحكام قضائية عديدة أقرت الجمارك بحد هذه الرسوم المحصلة للمستوردين ، فضلاً عن أن المبرر الوحيد الظاهر لهؤلاء الإقتصاديين ، هو أن الحكومة تريد زيادة العصبية الجمركية بأى وسيلة ولو كانت غير مشروعة .

ما سبق ، كان إزماً علينا أن نبحث فى تاريخ وبنية فرض هذه الرسوم ، وفى أى عهد تم فرضها ، هل من بداية عمل مصلحة الجمارك ، حينما كانت مصر ولاية عثمانية ، أو فى عهد الإحتلال - طلاً ما سوف نعرض عليه فى هذا المقال ، بعدما تبين لنا - وطريقه الصلة - حينما كنت فى مكتبة محكمة إستئناف الإسكندرية ، أطالع أحد المراجع فى القانون البحرى ، وأرى يقع فى يدى كتاب قديم عن الضرائب والرسوم للحرم المستشار كمال الجبر ، يستعرض فيها تاريخ هذه المصلحة - وبدون قصد منه - وذلك فى سياق دراسته المتعمقة عن القرنين الثامن عشر والتاسع عشر ، وهذا التاريخ ، تقدمها الدولة لرماس ومقابل الخدمة التى تقدمها الجمارك ، ولتقضى الضرائب التى فرضها ، وذلك الإكتشاف التاريخى لمرصونها ، والذي نهضه الجليلين عن الحقيقة ، سواء كانوا من الممولين أو من

سبق أن تناول الأستاذ/ شريف جباب الله ، فى صفحته المتميزة "موارد وتنمية" بصحيفة الأهرام ، عدد ٢٠٠٣/٢٧ موضوع حكم القضاء الإدارى الذى حسم مسألة قضية فرض رسوم نظافة على المواطنين والمحال والورش وتحصيلها على غاتورة الكهراء الشهرية . وقد أكدت عدالة المحكمة فى قضائها ، مشروعية فرض هذه الرسوم . وقد أشير أيضاً فى حيثيات الحكم ، إلى أن محافظة الإسكندرية إهذنت إلى فكرة رائدة غير مسبوقه تقوم على مشاركة المواطنين فى تحمل أعباء وتكاليف نظافة مدينة الإسكندرية بجميع أرجائها ونواحيها وأحيائها .. الخ .

الواردات ، وعلى أساس فرضها تاريخياً . وقد إحتفظت بمحسون هذا المقال وربما أكون قد إحتفظت بعدد الجلة الحادى لهذا المقال ، ربما أعثر على إجابة شافية لتساؤل رئيس التحرير . ذلك أننى رأيت فى المقال ، كلاً منطقياً وتساوياً فى محله . لأن معرفة الشئ ، يستلزم معرفة أصل وتاريخ هذا الشئ . ولغري - بموضوع قضائى دعوى إسترداد رسوم الخدمات الجمركية الأصلية والعمومات الجمركية الإضافية والقضايا الأخرى المرفوعة من رخص مصلحة الجمارك ، وذلك بصفى المهنية ، وعرضى فى الجمعية البرية المصرية ، وهى جمعية علمية معنية بالقانون والإقتصاد البحرى ، وجمعية أخرى تمت التأسيس ، وهى جمعية إتحاد الشاشرين المصريين ، فقد أجمع كافة رجال الأعمال المصريين - بما فيهم رجال أعمال يملكون شركات ومصانع الفطاع العام والحكوى المستوردة لمستلزمات إنتاجها - من أن فرض رسوم الخدمات الجمركية تنسبة مبررة من نية البضاعة الواردة لهم من الخارج ، ولأول مرة عام ١٩٩٣ ، من قبل وزارة المالية فى عهد وزيرها السابق الدكتور محمد عبد الحزاد مخالف لنص المادة من ١١١ وما بعدها من قانون الجمارك ، ولتقضى الضرائب التى لويز المالية فى إصدار مثل هذه القرارات الوزارية طبقاً لحكم القانون الجمركى

ومن قبل ، وفى حديث سبق نشره فى ذات الصلة مع الأستاذ/ مصطفى العرجاوى رئيس مصلحة الجمارك الحالية ، تناول الأستاذ شريف جباب الله ، عدد ٢٠٠٣/٢٧ ، بتطبيق القانون الجمركى وشكرى المتماثلين مع الجمارك ، وفى نهاية الحديث - على ب الآخر - سأل الكاتب الصحفى رئيس مصلحة من موقف الجمارك من الأحكام العديدة الصادرة من القضاء الإدارى لصالح المستوردين بشأن عدم أحقية الجمارك فى فرض رسوم الخدمات الجمركية على الواردات ، وكان رد رئيس مصلحة الجمارك : أنه لا تعليق . أيضاً ، سبق للأستاذ هشام ولعت رئيس تحرير الأهرام الإقتصادى أن كتب فى إحتفاحية العدد ١٥٩٨ من مجلة الأهرام الإقتصادى بتاريخ ٢٣ أغسطس ١٩٩٩ ، مقالاً بعنوان : "رسوم الخدمات تلعب المستثمر" ، يستعرض فيها رسالة وصلة من الأستاذ أيوب محمود أيوب ، الوزير المفوض التجارى المتقاعد ، تدور حول ، موضوع فرض مصلحة الجمارك رسوم مقابل خدمات جمركية على الواردات بحدون أى مبرر ، مما أسبغ إلى زيادة فى تكاليف المنتجين ، وإرباب المستثمرين العربيين . سوا كانوا مصريين أو عرب أو أجانب . وقبل هذا المقال ، أو بعده ، لا أتذكر تاريخ النشر على هذه التعميد . كتب رئيس تحرير الأهرام الإقتصادى مقالاً ، يستعرض فيه عن مبررات فرض رسوم الخدمات الجمركية على

تقنين الرشوة



طالعتها الحكومة مند
أيام بسخير
مصادره أنها
يسهل إصدار
قانون يلزم أي
مستول بآية
هدية يحصل
عليها بمسئله

وفيلة إذا زادت قيمتها على مائة جنيه
أو إذا قلت عن ذلك فهي لال له ويارك
الله له فيها، وهذه المبادرة من جانب
الحكومة تعنى تقنين الرشوة ما دامت قد
سمحت لموظف المسئول بتقاضى هدية
في حدود مائة جنيه وبالتالي يكون بإمكان
الموظف أن يتحالف بتزجئة الهدايا إلى
أقل من مائة جنيه ويكفي قبولها مباحاً
بمباركة الحكومة.

ويؤيد التصاؤل إذ لم يكن الموظف له
سلطات أو في موضع المسئولية أكان
الهادي قد قدم إليه أي جمل أو هدية،
والإجابة قطعاً بالنفي ذلك أن المسئول إذا
زالت عنه المسئولية فإنه يكون له حق
لا قوة ومن لم يأخيره أحد أي إحصام
أو يعود إليه صاحب الحاجة بهدية، ثم
إذا كان صاحب الحق يستطيع استنفاد
حله دون وساطة أو هدايا فلهذا يجب
للمسئول أخذ هداه في حدود مائة جنيه،
اليس ذلك دليلاً على أن من يهدي يريد
أن يتحالف في القانون أو يحصل على
حق ليس له أو يتخطى من هو مسئول
لعلاً والقاعدة الشرعية أن من كان كثيره
حراماً فقليله حرام ولا هناك أية
شروطه لا من ناحية الدين أو القانون أو
على الأخلاق أن تشجع الدولة مثل هذه
العطايا بجمعة تامة ولا تستدعي
قيمتها مبلغ المائة جنيه، ثم ليس
الذي يؤول في مأسورة في الخارج
ويحصل على هداه من جهات المسئول
تكيف يحسن مآسره أو مخرقة هذه
الهدايا وقيمتها مادام أنه يدخل من باب
الكرار والرفق وتفض خاتمه، وقد جرحنا
الحدث إلى مسألة أخرى هامة ذلك أن
الدولة تعترف بالمسئولية التي يتقاضها
بعض الموظفين ويحتج جهات الدولة
يحصلون على ملايين الجنيهات وبطريقة
مشقة ومشروعة تباركها الدولة التي
تعترف بها وله حكمها ظاهر تنبئ عن
إجها سياسة الحكومة نحو تقنين الرشوة
والضخ ضرائبها من من ثم إطلاق الرشوة
الأخضر ضرائبها على الإثراء والريع من
الوظيفة دون مساهلة وهو ما يدغم الفساد
يزيد من استشرائه في المجتمع.

دكتور/ علي عوض هادي

لقد أدت فقها.. القانون المصري مراراً،
بأن المشرع المصري صنع كثيراً من
الفراغ حتى حول المجالس المحلية
فرضها بالرسم وهي في حقيقتها ليست
بالضرائب، وإذا كان لهذا الخطط مير في
ظل التشريعات القديمة، فيمكن
الدولة من فرض الضريبة في شكل رسم
بمصر أو قرار يحد معه له يبرور
اليوم، بعد أن قرع السور بين الشعب
العام - وهي ودعا التي لا تفرض إلا
بمقتن، وبين غيرها من الضرائب التي
يكني غيرها أن تكون في حدود القانون،
وتنا أو عليه فالتسوية قرع بين الضريبة
والرسم - كما سبق بيانه - بقصد تحديد
نطاق اختصاص كل من المستلحين
الشرعية والتشريفية، حتى لا تتفوق
الأخيرة على من داخل في اختصاص
الأولى، السلطة التنفيذية والمجالس
المحلية، من فرض الضريبة في حدود
القانون، أما فرض الرسم، فأمر ما
تستقل به السلطة التشريعية. أما

التكليف أو الرسوم التي تجب
على خدمات معينة فيجب أن
يضع القانون حدوده على التكليف
والرسم، على أن يحدد إلى السلطة
التنفيذية أن تقرر داخل هذه الحدود
مقدار الرسوم وقرع جانبها بلوائح
وقرار تنفيذية تصورها.
ولأفلا، فبالإطلاع على باب
الخدمات الحكومية في مصر
القانون المصري الجديد، والذي

سوف يقره قريباً على مجلس الشعب
نرى أنه قد تم تكريس فرض رسوم
الخدمات الحكومية بنسبة مئوية بالمخالفة
لأحكام اتفاقية الجات، الأمر الذي
يخضع مشروع القانون في حالة إقراره
وسنائه، إلى ألفظ بعدم دستوريته.
بناءً على ما سبق بيانه، ولأننا نقرع
إستراحاً سبق تنفيذه منذ أكثر من قرن
مضى، فإذا كان لا سبيل للمعذرة من أن
تتلف بعض المشروعات العاجلة كمشروع
نظامية المدن والتخلص من القمامة،
وغيرها من المشروعات، وفي نفس
الوقت نريد أن تتخلى على مشكلة
التدوير المالي لذلك، دون أن تتفوق على
الخصائص مجلس الشعب، ودون أن
تخاضع في إزدواج نسبة الإستثمارات
والداوي المرفوعة منها وعليها أمام
القضاة - فلا نرى أماسها سوى إنباعها
فكرة تجزية الضريبة الإستهلاكية من كبار
الممولين المصريين، بموجب عقد إتفاق
بينهم بينها، ملشما عندئذ ١٢٥ عام
مع تجار الصادرات من كبار الفلاحين
المصريين، ولكن هنا يستلزم سيادة الروح
الديمقراطية وإشاعة فكرة العدل والتعاون
والعمل الجماعي مع بين المواطنين
والسلطة التنفيذية، بعد عقين بعض
المؤسسات والمصالح العامة على
المواطنين، لإستلزام بعض الضرائب
والرسوم التي لا تتلائق مع الطبقين الضيق
لأحكام القانون، وكما ذكرنا هناك
مصر خاصة غير مستنيرة من الأجانب،
تستطيع الحكومة الإستفادة منها، مثل
فكرة الضريبة الإختيارية.

طبقاً لقانون التعريفية الجمركية.
وقد قضت محكمة القضاء الإداري
بالإقرار (الرابعة) في حكم لها، بجلسة
الثلاثاء ١٧/ ١١/ ٢٠٠١ قلى في الدعوى
٢٤٤٥ لسنة ٤٨ قضائية - بإلغاء
القرارات المطعون فيها ٩٣/ ٢٥٥،
٩٤/ ١٢٢، وما يرتب عليها من آثار
أصحها رد ما دفعه المدعى من مبالغ
تتفادها..
وإما بالحكم مابلى.

ومن ثم يتعين التفرقة بين مقابل
الخدمات التي ورد في المادة ١١١ من
القانون وقد يتعين إستحقاقها أركان: أن
يتم إيداع الضائع مخازن أو مستودعات
جمركية لتبره مصلحة الجمارك وأن
تكون هناك عمليات وإجراءات تتم على
أيدى البضائع واستلامها هذا الإيداع من
فتح للظور ونقلها ومصرها والكشف
عليها أو زونها وغير ذلك من العمليات.
أما المبالغ التي تستحق وفقاً للمادة ١١٢

من القانون فيتمتع إستحقاقها أن يكون
هناك قرار يحدد بعض موافق الإستحقاق
لأداء أعمال أصحاب البضائع الشأن بعد
لأحكام الضريبة الرسمية أو خارج الدائرة
الجمركية... وقد كانت الإجراءات التي
نصت هذه القرارات على تحصيل مقابل
الخدمات الإضافية في من طبيعة
الإجراءات التي نصت للمادة ٥٠ من
القانون على قيام موافق الجمارك بها
وصولاً إلى تحديد الضريبة الجمركية
المتسقة على الرئائل الواردة، ولم تشر
هذه القرارات إلى قرب أو بعيد إلى كونها
مقابل عمليات وإجراءات تتم على
الضائع التي تروغ في التسخين
المستودعات الجمركية لتبره
مصلحة الجمارك بصرفها على نحو ما
ورد بالمادة ١١١ من القانون والتي
أجازت فرض مقابل خدمات يتحصله
أصحاب البضائع خلا ما تقوم به بمقتضى
وظائفها الأصلية في سبيل تحديد
الضرائب الجمركية المستسقة وفقاً
للقانون، فلان ما ورد في هذه القرارات من
مقابل خدمات بعد في طبيعتها ضريبة

إضافية أو رسمياً لا يقرها القانون نصية
سندا القانوني وإقراراً وتشريعاً... ومن
ثم تكون هذه القرارات قد تلتفت سندها
التأثيري من من دفع المدعى لمصلحة
الجمارك من مبالغ تتفادها لهذه القرارات
على الرئائل الواردة إلى إلى الشركة التي
مطلها أن قد دفعه بعد سند صحيح من
أحكام القانون ويعتبر إقراراً بمصلحة
الجمارك يبرها إليه المدعى بدون وجه حق
...

الثانية بأنه: لا يجوز لوجات الحكم
المطل على غيرها من الجهات الحكومية،
أن تعرض ضرائب مماثلة للضرائب
الجمركية أو إضافة عليها.
مخالفة القرارات الإدارية المعمورة بحكم
نص المادة الثانية من اتفاقية الجات
خالفت هذه القرارات الزاوية المعمورة
يفرض رسوم الضمان الجمركية على كافة
الواردات - حكم نص المادة الثامنة من
الاتفاقية العامة للتعريفات والتجارة
(الجات) الصادرة من منظمة التجارة
العالمية، التي انضمت إليها مصر
بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم ٧٢
لسنة ١٩٩٥، بتاريخ ٢٠ مارس ١٩٩٥
(المرعية الرسمية - العدد ٢٤ - تابع.
في ١٢/ ١/ ١٩٩٥) - وقد نصت المادة
١/ ٨ من الاتفاقية، كما يلي:
أن جميع البضائع والأشياء من أي نوع
كانت، والتي تفرضها الأطراف المتعاقدة
(إطلاق رسوم الوارد والصاد والضرائب
الأخرى المنصوص عليها في المادة ٣ أو
فيما يتعلق بالإستيراد والتصدير، يجب أن
تكون في حدود مبلغ مائراً لتكلفتها
الخدمات الموزدة ويحتل لا على مصلحة
غير مباشرة للخدمات المحلية أو غريبة
على الواردات أو الصادرات لأغراض
مالية...

أيضاً هذه القرارات الزاوية المعمورة
خالفت نص المادتين ٥٢، ٥٣ من قانون
الجمارك، فالمادة (٥٠) أصبحت بصريح
العبارة - بدون حاجة إلى تأويل أو تفسير
- حيث نصت على ما يلي:

« على الجمرك معاملة البضاعة، والتحقق
من نوعها وقيمتها ومشتها ومطابقها
للبيانات والمستندات المتعلقة به، وهذا
النص أعطي للجمرك معاملة جميع الطرور
أو بعضها أو غير بعضها وفقاً للقرارات
التي يصدرها المدير العام للجمارك»
كما أن هذين الفقرتين الوزاريين ٩٤/
١٢٢، ٩٦/ ٢٠٨، وتمتدحتهما ١٧/
٧٥٢ قد خالفاً حكم المادة ٥٢ من القانون
الجمركي، والتي نصت على مايلي:

«تم المعاملة في الدائرة الجمركية بصيغ
في بعض الحالات بإقرارها بأن هذه
الخدمات الجمركية بناء على طلب طرف
أشيان، وعلى تفقدهم، وعلى إقراره الذي
يصدرها المدير العام للجمارك»
هذه، وقد أصدرت محاكمات العظيمة
عشرات الأحكام ضد وزارة المالية
ومصلحة الجمارك، ولتقت برد كافة
المبالغ التي حصلتها الجمارك من
المستوردين كمردم مقابل خدمات جمركية
أسسية وإضافية، بعد ديه حق وبدون
سند من قانون، وبالمخالفة لنص المادة
(١١١) من القانون الجمارك ٦٦ لسنة ٦٣
بالمخالفة للشريعة، لتحصيل مقابل هذه
الخدمات الجمركية، من تأدية الخدمة
لأصحاب الشأن بناء على طلبهم
وتخزين واستلامهم في مخازن تبره
وتستلكتها الجمارك، وأن تؤدي هذه
الخدمات عن طريق الموظفين لجمركيين
بعد التوايعة الرسمية أو خارج الدوائر
الجمركية وذلك في حالة المعاملة
الجمركية التحديد البتد والضريبة الجمركية

FAIRTRANS

Marine, Trading & Forwarding S.A.E.



LINE	VESSEL	ETA	PORT SAID	FROM	TO
EPIC SERVICE	CS INNOVATOR	0824	02/03/2004	NORTH EUROPE, ITALY	ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN
	CGM CAPELLA	0924	09/03/2004		
	PONL DAMIETTA	1024	16/03/2004		
	CS CHAMPION	1124	23/03/2004		
	CGM CONSTELLATION	1224	30/03/2004		
EPIC SERVICE	CGM CONSTELLATION	0534	07/03/2004	ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN	NORTH EUROPE, ITALY
	PONL COBRA	0634	14/03/2004		
	CS CHAMPION	0734	21/03/2004		
	CS INNOVATOR	0834	28/03/2004		
INDAMEX	INDAMEX ALABAMA	4204	05/03/2004	US EAST COAST	SRI LANKA, INDIA
	INDAMEX MUMBAI	4205	09/03/2004		
	INDAMEX DALIAN	4206	17/03/2004		
	INDAMEX TUTICORIN	4207	26/03/2004		
	INDAMEX MALABAR	4208	31/03/2004		

Contship

CONTAINERLINES

For reservation please call:-

Fairtrans port Said (Head office)

Hassan Abdel Karim Tower

Ahmed Shawky and Elgomhoria street

P.O. Box 752

Tel(s) : + 20 66 326893 - 326894 - 345776 - 345796

324962 - 337048

Fax (s) : + 20 66 324898 - 334896

Tlx (s) : 63180-63150 FAIRT UN

General e- mail : fairtrans@bec-online.com

URL : www.fairtrans.com

Barwil Egytrans



中海集装箱运输有限公司
CHINA SHIPPING CONTAINER LINES CO., LTD.



HANSA LINE

BULCON



NAVIGATION MARITIME
BULGARE, VARNA



EUROP, MEDITERRANEAN
& MIDDLE EAST.



SEAMATES



ALEXANDRIA HEAD OFFICE

19, EL DOKKI, AIN HELWAN

TEL: 00358 11 411 11 11

ALEXANDRIA HEAD OFFICE

TEL: 00358 11 411 11 11

TEL: 00358 11 411 11 11

TLX: 55741 BARGY UN

e-mail: barwil.alexandria@barwil.com
website: www.barwil-egytrans.com
www.barwil.com

Barwil Egytrans



غرفة ملاحية السويس والبحر الأحمر على أعتاب مرحلة جديدة

تقديم/ عبد الرحيم مصطفى



د. أحمد مصطفى
رئيس مجلس إدارة



د. مصطفى
الرئيس



د. علي محمد
أمين صندوق



د. محمد الزكي
نائب الرئيس



د. محمد مصطفى
عضو مجلس إدارة



د. محمد مصطفى
عضو مجلس إدارة



د. محمد مصطفى
عضو مجلس إدارة



د. محمد مصطفى
عضو مجلس إدارة



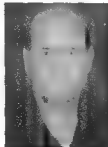
د. محمد مصطفى
عضو مجلس إدارة



د. محمد مصطفى
عضو مجلس إدارة



د. محمد مصطفى
عضو مجلس إدارة



د. محمد مصطفى
عضو مجلس إدارة



د. محمد مصطفى
عضو مجلس إدارة

الحديث عن غرفة ملاحية السويس والبحر الأحمر طويل وذاخر بالعديد من المستجدات والتطورات .. فالبحر من النجاح الذي تحقق في التجربة الأولى كبدية للمسيرة التي إنطلقت منها شرارة تأسيس غرف الملاحية .. سعت غرفة ملاحية البحر الأحمر إلى الزحف إلى طريق النجاح الذي تحقق بثقة وثبات رغم الصعاب والعقبات التي واجهتها الإدارة الجديدة في بداية تشكيلها إلا أن القيادة الواعية ولريق العمل المتجانس الذي رفع شعار "تحقيق الشفافية والنصحة العامة" كان شعاعاً يهتد به النشاط والحماص في أرجاء ربوع موانئ البحر الأحمر ..

.. لتذليل كافة الصعوبات وخلق مناخ مناسب لممارسة كافة الأنشطة الملاحية . وبعد تحقيق إنجاز ملموس في كافة الجوانب شهدت له كافة الأوساط الملاحية على الصعيدين المحلي والدولي .. جاءت المرحلة الثانية لتتواصل المسيرة بثقة وإقتدار يقودها قائد متمرس شهدت له كافة الأوساط بالخبرة والحكمة وكان لها أثرها الإيجابي في إنتخابه للفترة الثانية بنجاح ساحق .. ولعل من المستجدات التي شهدت في هذه المرحلة هو تدعيم فريق العمل بخبرات جيل سابق كان له بصمة واضحة على خريطة العمل الملاحية.

.. لا تزال خطة العمل داخل أرواق غرفة ملاحية السويس والبحر الأحمر مليئة بالأهداف التي تأمل تحقيقها في الفترة المقبلة وهو مواصلة تجهيز وعقد ورش العمل التي تهدف في المقام الأول إلى رفعة صناعة النقل البحري بصفة عامة .. وتفعيل وتطوير أداء موانئ البحر الأحمر بكافة أنشطتها بصفة خاصة .. كما أن هدف التنسيق والتعاون بين غرف الملاحية الأربعة هدف أساسي تسعى إدارة الغرفة إلى تحقيقه .. إضافة إلى فتح مجالات جديدة ترفع من شأن جميع العاملين في السوق الملاحية.

.. كل هذا يدفع مجلة "إنترناشيونال" أن تعلن بأن غرفة ملاحية السويس والبحر الأحمر على أعتاب عهد جديد مليء بالمستجدات والتطورات بتشكيل غرفة ملاحية مميزة مدعومة بأعضاء جدد من ذوي الخبرة والريادة في هذا القطاع الحيوي لتتواصل مسيرة التقدم بالاعتماد والإصرار لتحقيق الهدف الأساسي لهذه الغرفة لتظل مرآة عاكسة في الكثير من القضايا والأمور التي تشغل ولا زالت تشغل بال قطاع الأعمال وأنشطة النقل البحري في مصر وبخاصة في منطقة السويس والبحر الأحمر وشبه جزيرة سيناء ..



الهندسية للحاويات

ش.م.م

النشطة الشركة :

شحن وتفريغ

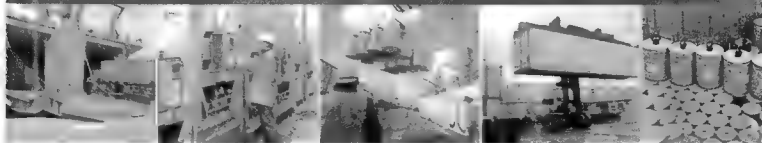
مزاولة أعمال الشحن والتفريغ لسفن البضائع العامة والبضائات

خدمة تشغيل ساحات

مزاولة أعمال تداول الحاويات والانشطة المرتبطة بها من أعمال
التحميل والتفريغ والتثبيت والنقل والتثبيت بالمعدات
تكافة أنواع الحاويات الموزونة والمعدلة

خدمة الحاويات

- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات الخشبية
- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات المعدنية
- خدمة اختبار ما قبل الرحلة للحاويات المبردة (PTI)
- خدمة نشوون الحاويات الفارغة



صحتنا أمانة في أعناقنا

إعداد / ولاء حمزة

- * "الساونا" لعلاج ضغط الدم.
- * عمل النحل شفاء للعين.
- * "الأوزون" في هواء الشواطئ .. صيدلية مجانية.

الصغيرة التي تزرع في أحصادهم وينصح الأطباء، المرضى التي يستخدمون هذه الصنعة بالإبتعاد عن السونا وحمامات البخار لأن الحرارة قد تقلد عمل الإسرولين.

عمل النحل شفاء للعين:
عزريز القارئ يمكنك حياطة من عمل النحل على قرينة العين أ و ٥ مرات يوميا وهذا يساعد على شفاء القرحة القرصية التي تصيب العين والتي يصعب علاجها بالوسائل التقليدية "الطعرة" مع مراعاة التأكد من جودة العمل وعدم غشه مع المحافظة على النظافة الكلية للعين واستعمال القطر المعقم، وأكدت الدراسات أن عمل النحل يحسن على مادة الجلوكوز وبعض الفيتامينات التي تغذي العديد من الأنسجة الخاصة بالعين.

"الأوزون" في هواء الشواطئ .. صيدلية مجانية:

من أحدث الوسائل العلاجية التي اقترحت لجهة العلاج الطبي المستجد بوزارة الصحة هو استخدام الأوزون لعلاج الأمراض الجلدية منها قرحى فيروسي (C) وذلك عن طريق



الحصول على نسبة من دم الإنسان وطلعيها بنسبة من غاز الأوزون وأعادتها للجسم وغاز الأوزون يمكن الحصول عليه طبيعيا بالجلوس في شاطئ عليه حيث يزدري لأمم الأجواء إلى القيام بالورق الذي تقوم به الأجزاء لإنتاجه صناعيا والذي يتحصل الأوكسجين إلى أوزون كما يحدث ذلك نتيجة للردد والبرق وسقوط الأمطار. بالإضافة إلى ذلك فإن الأوزون تستطيع أن تعالج به العضاض والأورام وذلك بحقن الغاز كما يستخدم لعلاج أمراض الجهاز الهضمي يتناول ما ٤ مقطر مخلوط بالغاز وأيضاً لعلاج القرحة المزمنة ويستعمل كمرهم عند خلطة بنيت زيتون وهناك أقمشة قصوى وأخضوبين ولا بد بحقن غاز الأوزون تمت البلبه ما يساعد في إذابة الدهون .. وبذلك فإن علاج الأوزون هو حلأ أحد الخطوط العلاجية الحديثة.

الجسم في اليابان وأمريكا اليوم بالأمراض المزمنة:

هناك العديد من المؤسسات في أمريكا واليابان تضع ضمن برنامج العمل أوقاتاً يومية للراحة وتوفر قاعات للإسترخاء بجوار المكاتب حيث أن النوم لفترة قصيرة أثناء العمل يعيد شحن الطاقة ويستثير الإهتمام والتركيز ويزيد من القدرة على العمل والإنتاج وهناك الكثير من الثقافات التي تقبل فترة التقليل أو نوم الظهيرة في الصين مثلاً ينص الدستور على حق التقليل !! وفي الديانة الهندوسية يقال إنه من الخطأ إيقاظ الناس لأن ذلك قد يؤدي فرقة والمعرف والعبء العربية والدول الحارة تلجأ لنوم الظهيرة وكان ذلك يعد مفاراً للسخرية بين الأمريكيين والأوروبيين متهمين هذه الشعوب بالكسل ولكن الأمريكيون يقدرون كمية التقليل في زيادة الإنتاج وأغصافوا يطبقونها في العديد من مؤسساتهم بعد أن كانوا يعتبرونها رفاً ضائعاً .. ومن الطريف أن البعض يرى سر نجاح ناسيون وإشتياين والعديد من المشاهير في اعتمادهم على التقليل في حياتهم اليومية.

وهذه هي أحدث صيحة يتم إتباعها في المؤسسات وأمريكا وآسيا لزيادة الإنتاج وبدأت تلحق رواجاً في أوروبا أيضاً.

"الساونا" لعلاج ضغط الدم!!
إذ تمت تعالتي من ضغط الدم وضغط الدم مما عليك إلى تدبج إلى الشاذي الرضاى لمبارسة "الساونا" في تجربة جديدة أجراها أطباء إيطالي على مرضى ضغط الدم أكثر من ٤٠ سنة خلا جلمات سادونا بدرجة تتراوح بين ٤٥ إلى ٥٠ درجة مئوية كل أسبوعين من شأنها المحافظة على مستوى الضغط منخفض عند المرضى إلا أن هذا لا ينطبق على مرضى السكر الذين يستخدمون "صنعة الأوزون" ..

- * أنفلونزا (٢٠٠٤/٢٠٠٣) أقوى وأشد من العام الماضي.
- * عقار جديد لآلام السرطان والإدمان.
- * أحذر .. إن تناول قدر كبير من المياه يؤدي إلى الوفاة.
- * في اليابان وأمريكا النوم بالأمراض المزمنة.

أنفلونزا (٢٠٠٤/٢٠٠٣) أقوى وأشد من العام الماضي:

جارت مراكز السيطرة على الأمراض CDC بالولايات المتحدة من أن أنفلونزا هذا الشتاء، قاسية وجأت مبكرة من عودتها المعتاد في موسم الشتاء، وذلك بعد ظهور حالات كثيرة للأنفلونزا في ولايتي تكساس وكولورادو .. ومن المعروف أن موسم الإصابة بالأنفلونزا يبدأ من شهر أكتوبر وحتى منتصف مايو ويصحب ما لا يقل عن ٣١ ألف شخص في الولايات المتحدة وحدها في العام الواحد .. وتبدأ الإصابة تدريجياً بارتفاع معدلها في ديسمبر ويتأثر ثم تقل بالدرج بعد ذلك .. وبمراجعة ترميز القبروس خلال السنوات الثلاثية الماضية تبين أن السلالات الضعيفة كانت هي السائدة على عكس فيروسي هذا العام الذي جاء مبكراً ولأول مرة منذ عام ١٩٧٩ أي من ٢٧ عاماً وعادة ما يتم تحضير مصل الأنفلونزا كل عام أثناء الصيف إستعداداً لموسم الشتاء، بناء على توصيات الخبراء في مجال التطعيم والتفتيش للسلالات المتوقع ظهورها خلال الشتاء القادمين ونظراً لأن التطعيم هو أفضل سبيل للوقاية فهناك نوعان من المصل:

النوع الأول: يتم أخذه عن طريق الحقن يعطى متاعاً خلال أسبوعين أو مترافق بهينة المصل واللقاح والصبليات وهذا المصل يحتوي على فيروس ميت فصل تطعيم الأشخاص الطبيعيين من سن ٥ عاماً فأكثر المصابون بأمراض مزمنة مثل السكر والربو والشلل الكلى وأصعاب المناعة الضعيفة والأطفال.

أما النوع الثاني: اعتمدته هيئة الأغذية والعقاقير الأمريكية FDA وهو على هيئة إبرة أو يستنشق عن طريق الأنف واسمه LAIV وهو عبارة عن فيروس ضعيف جداً ولكنه حي يعكس المصل الآخر ولذلك يجب أن



يقتصر استخدامه على الأصحاء فقط من ٥ سنوات وحتى ٤٩ عاماً.

عقار جديد لآلام السرطان والإدمان:
توصل الباحثون الكنديون إلى إستخراج "سم" من سمكة قاتلة أشد من مادة السايكيد السامة وإستخدامه كعقار جديد في تخفيف آلام مرضى السرطان وإتخاذ دمنى الهيروين. وقد إستخرج الباحثون مادة التخدير وتوسمين من هذه السمكة وقاموا بإيجارها بعد تجارب أثبتت نجاحها على حوالي ٤٠٠ مريض ويؤكد علماء التكنولوجيا بيكتا إنه قبل طرح هذا العقار الجديد المشتق من سم السمكة القاتلة لا بد من إختباره بطرق أكثر لظرحه خلال ٣ سنوات في الأسماك حيث أن هذه المادة شديدة الخطورة وتكفي كمية بسيطة منها لإصابة الإنسان بالشلل في دقائق معدودة وقد أثبتت الإختبارات الأولية إنه يخفف آلام مرضى السرطان التي لم ترتفع أية عقاقير أخرى ولم تكن آثار المورفين متشابهة ولكنه لا يسبب الإدمان رغم أنه أقوى منه بنحو ٢٢٠ مرة.

أحذر تناول قدر كبير من المياه بعد الصبح المبكر:
قام أحد الباحثين بجامعة "كابي" في جنوب أفريقيا بيحث تأثير شرب المياه بكثرة على الإنسان بعد نيل بعد شديد وذلك بعد وفاة فتاة تناولت قدراً كبيراً من المياه قبل وأثناء سباق الماراثون الذي أقام في واشنطن بالولايات المتحدة عام ٢٠٠٢.

وتوصل الباحث لحالات محادثة من راضيين ورجالة وجنود في مهام رسمية وغيرهم خلال أدائهم لبعض المهام التي تتطلب مجهوداً شديداً .. وأثبتت البحث أن ٢٥٠ شخصاً فارقوا الحياة نتيجة لتناول كميات كبيرة من المياه بعد أن تلقوا مجهوداً كبيراً مما تسبب في إنخفاض غير عادي لنسبة الصوديوم في

إختراعات ومخترعات

- مخترع الآلة الكاتبة: كريستوفر شوارز ١٨٦٨م
- مخترع اللانكسكي: ماركوبو ١٨٩٦م
- مخترع المصعد: البشا أوتيس ١٨٥٦م
- مخترع الترانزستور: باردين ١٩٤٨م

أرقام قياسية

- أعلى القمم الجبلية في العالم قمة إفريست ويبلغ ارتفاعها ٨٨٤٨ مترًا.
- أكثر مناطق الأرض انخفاضاً .. البحر الميت حيث يبلغ طوله ٢٩٢ عمقه تحت مستوى سطح البحر.
- أكثر دول ترحبًا للزلازل .. اليابان وفيلبي.
- أطول سلاسل "عالم الجبلية، الإنديز وروكي.

هل تعلم؟

- الشحور بنمو بمقدار ١٢ ملمتر تقريباً في الشهر.
- البصلة تستطيع أن تحلل وزناً يساوي ٥٠ مرة من وزنها.
- طول شرايين الجسم البشري تبلغ ٦٠ ألف كيلو متر.
- أطول ضفدعة تعيش في أفريقيا الجنوبية يبلغ طولها ٦٢ سم.
- جديفة القنداع
- العلم دائماً أن لكل شئ نهاية.

من المعروف

- من المعروف أن سرعة السيف تقدر بالقدرة البحرية ... فما هي
- عدد العنقود
- العقدة هي الوحدة التي يقيسون بها سرعة السفن والمراكب
- فهي ترمز إلى المسافة التي تقطعها سفينة ما في الساعة الواحدة وتعرف على ذلك مثلاً بالساعة البريطانية الجديدة
- المسلكة الزواياث الثانية: إذ تبلغ سرعتها ٢٨ عقدة وهذا يعني
- أنها تستطيع أن تقطع في الساعة الواحدة ٢٨ ميلاً بحرياً
- والحد البحري هنا هو الآخر وحدة من وحدات القياس إلا أنها
- معلومة طول أو مسافة بحرية وطوله ١٨٥٢ متراً وهو أطول قليلاً
- من الميل البري المعروف الذي يبلغ طوله ١٦٠٩ أمتاراً.

دين المرأة

للك يا سيدي من كموس الحياء

- لا تعرضي بروجك بالعمد من قدره لتظهرى شخصيتك متفوقه عليه .
- لا تطغى إذا أسرف زوجك في الكلال عن محاسن سيده فغيرك بل أقتدى بها .
- لا تجارلى إثبات شخصيتك بالإسراف في اتباع سلوك الرجال مثل التدخين .
- لا تحاولى إثبات فقه زوجك بسرد نوادر سخيفة تخرج عن الحد المطلوب .
- إذا ارتكبت أى خطأ تجاه إحدى صديقاتك أغترى لها بفلسفك ولا تتوانى في الاعتذار لأن الاعتذار بالخطأ يدل على قوة شخصية الإنسان .
- **أولاً عن مهمة المرأة - الأربعة فلاسفة من جامعة كولومبيا**

- ١- **مهمة المرأة:** أن تنجب للوطن جيلاً ينعم بالحياء.
- ٢- **مهمة المرأة:** أن تحيو العالم كله بخناتها وعظمتها وجها.
- ٣- **مهمة المرأة:** أن تدفع الرجل إلى الأمام وتجعل منه إنساناً خليقاً بالجممع الذي يعيش فيه.
- ٤- **مهمة المرأة:** أن تضئ عنمتها ظلم الحياء وتضحك عندما تمس الدنيا وكفاف عندما يخر العالم معها.

• فوائد الحناء للبشرة والشعر:

- ١- الحناء لها تأثير قابض على البشرة
- ٢- الحناء الموجودة على سطح الجلد .
- ٣- تستعمل الحناء كمضاد للفطريات الجلدية خصوصاً في منطقة القدم واليدين .
- ٤- الحناء تعالج الشعر من القشرة حيث تقلل من نسبة الأفرز الدهني .
- ٥- من فوائد الحناء أنها تنتشر كقطر لمسحوق الغاريجي للشعر ولا تصل إلى الداخل بعكس الصبغات الكيميائية التي تؤدي إلى إتلافه .

نصيحة الملايين الصوفية اليك هذه الطريقة

- يجب تعريضها للهواء الجاف يضع دافئ غيب خلعهما وذلك لكي يتبخرا ما يكون بها من العرق والرطوبة وإذا كانت مبتلة بسبب المطر أو غيره تجفف بتعرضها للهواء والشمس لا بالحرارة الاصطناعية لأنها تقصد الصوف،

منوعات إتترناشيونال

الثقافة الدينية والصور الغامضة

كشفت دراسة صينية حديثة أن الأطعمة عالية اللبم تؤثّر بشكل سلبي على طول القصة .. حيث يبلغ نمو لقامة ذروري في الفترة المبرية من ١٣ - ١٦ عاماً وأوضحت الدراسة التي شملت ٩٠ ألف شخص ممن هم أقل من سن المراهقة فاضح أن أولئك الذين يقدرون على تناول التهامبروجر والخبز والبطاطا والفراكة التي تحتوي على البروتينات تجمدة الأسمدة يأخّر بهم نمو لقامة بنسبة تتراوح بين ١٠-٢٠ سم ليساً بأولئك الذين لا يحدون إلى تناول تلك الأطعمة فيما يتوقف النمو تماماً عند الفترة المبرية بين ٢١ إلى ٢٥ عاماً (أول).

- أول من نادى بالترحيب: إخناتون.
- أول من عرف سر التحنيط: القدماء المصريين.
- أول مهندس عمارة: أمحتب.

رسالة وصلت بعد ١٥٠٠ سنة!!

تلقت امرأة من كرواتيا برفقة بنته من زوجها .. الذي رحل عن الحياة - بنسابة - بين السنة ورضعني لها وأطفالها السعادة ويقول الزوج في رسالته التي أن تكون سنة ١٩٩٤ عن السلام في وطننا وتزج الرواية - ٢٥ سنة - أنها أترعت عندما قرأت كلمات زوجها المرفق قبل ١٠ سنوات وعندها نظرت في الرسالة وجددها كتبت بتاريخ ١٢/٢/١٩٩٤م حيث كان الزوج يشارك في الحرب بمنطقة في شمال غرب البوسنة واكتشفت الزوجة أن مصلعة البريد في كرواتيا كانت تعطل الرسائل لعرضها على الجهات الأمنية لكن بعد أن تم إعادة تأثيث مراكز الشرطة ومكاتب البريد تم الإفراج عن الرسائل المهملة.

الجاذبية الأرضية في طريقها للإخفا

بعد أن توصل نيرن للجاذبية الأرضية منذ أكثر من ٢٠٠ سنة أثبت مجموعة من الباحثين أن الجاذبية الأرضية في طريقها إلى الإخفاء خاصة أن قوة الجذب الميكانيكية تضعف بمرور الوقت بسبب تعرض كوكب الأرض للإشعاعات الصادرة القادمة من الفضاء الخارجي وتأثير الأقمار الصناعية.

كلمات لها معنى

- لا يستحق أن يولد .. من عاش لنفسه فقط.
- فالمستفيد أحياها .. ولكن الكلام لغة الأحياء.
- مصباح الحق لا ينطفئ أبداً.
- نكران الجميل .. أشد من سيف الغادر.
- تلك هي الحياة .. فرج بعد ضيق .. أو العكس.

المغناطيسية!!

أول من عرف المغناطيس هو أحد رعاة الغنم الإغريق واسمه "مغنيسي" لذلك نسب هذا النوع من الحجارة إلى مكتشفه الأول .. وقد جرب تأثيره على إلهاب الحديد والفولاذ إليه عندما وضع قطعة من المعدن بالمصادفة من جنبه على الأرض وجلس يأكل وبعد فتره أخذ القطة قرأها تجذب نحو الأرض فخر قريبا منه موحد قطعة من حجر المغناطيس وعرف تأثيرها.

ويجب المبادرة بإزالة البقع عن الملابس الصوفية أيّا كان نوعها وإلا تسمرت إزالتها فيما بعد .

• فوائد منزلية لكل سيده

- لتنظيف الأواني الفضية عليك تنظيفها بما فارت وصابون مع استخدام فرشاة ناعمة .
- لإزالة بقع الدخان عن الخشب أغمس قطعة من القماش بترينتين وحوالي إزالة هذه البقع .
- لتغادي ضيق عتيك من تقشير الصل قومي بتقشير تحت ضمير الماء وذلك لتجنب رائحته على يدك أيضاً .
- للحصول على بهاض ناعم لحجبر الأبيض أضف للماء المعد لشفطه قطرات من الخل الأبيض .
- لإزالة بقع الحبر والماء من الأسفنج والقمعات قومي بفصلهم بالمبيون والماء الفاتر ثم قومي بتفصيلهم .
- للحصول على نضج الأطعمة في نصف الوقت الخصص لها قومي بإحكام بخلق الإناء جيداً .
- لإزالة البقع الحبر من الملابس ضعي على البقعة قليل من السمن الساتح ثم اغسلي الملابس وسيلاحظ أن الحبر والسمن يزولان معاً .
- لإزالة البقع الدعنية التي تسقط على صفحات الكتاب ثبل بإستفجة مشبعة بالمبيون وتوضع الورقة المبللة بين ورقتين من النضاف ثم تكوي بالكراسة لتنظف .



قيادات الكنيسة المرقسية تبدي

إعجابها بمجلة إنترناشيونال

الكنيسة المرقسية بالإسكندرية وهي مقر الكرسي البابوي لقدايسة البابا شنودة الثالث المعظم تكون فيها الاعياد ملتقى لانياء شعب مصر كله مجتدين عهده الوطن .. ويقوم المجلس الملي ي رئاسة المستشار فؤاد جرجس وعضوية الدكتور عيسى جرجس سكرتير عام المجلس والدكتور كميل والمستشارين سامي سوسن وسيمر منصور والدكتور جورج عبد الشميع والخير السباحي نادر منصور بإعداد التزيينات لتلك المناسبات.



بما يسطره لأب شاريسم أبهوس وكيل بغيركية الإسكندرية والشاعر الهوف الحس الذي يفيض كلماته وطنية جلالاً.

في الصور الدكتور محمد أحمد عبد اللا الرمز الوطني المخلص المرموق يتحدث إلى الأسا موس والأببا شاريسم وتشاكرهم الحوار السيدة النائية المرموقة رداد شلي والحدث بميص وطنية.. وصورة أخرى يبدى فيها الأب موس أسقف الشباب بمجلة "إنترناشيونال" من كافة نواحيها .. وفي الصورة الشاعر السكندري العربي المعروف نشأت الألفا.

ولتقتصر اللغات على إسبانيا والشخصيات الرسمية ولكن أيضاً الشخصيات العامة على المستوى القومي الذين يحرصون على المشاركة .. وفي مقدمتهم الدكتور/ محمد أحمد عبد اللا الشخصية الوطنية المصرية المعروفة ورئيس جامعة الإسكندرية .. والسيدة وداد شلي الشخصية العامة والنائية المرموقة على المستوى القومي المصري والعربي .. ويسعد الجميع بلقا. الأببا موس أسقف الشباب الذي يقدم مراعاة التابعة من حكمة عميقة ودراسة وثقافة في خدمة المبادئ العليا .. وكذلك يسعد الجميع



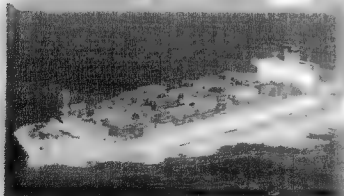
COMMERCIAL SHIPPING COMPANY

الشركة التجارية للملاحة

SHIPPING AGENCY

(UNDER THE MINISTRY OF MARITIME TRANSPORT)

- OWNERS REPRESENTATIVES
- FORWARDING DOOR TO DOOR SERVICES
- INLAND TRANSPORTATION & CLEARANCE
- STEVEDORING



المدير العام / فاروق خليفة

Tel 4817107-4853219

Fax:4817107

e-mail: shcp@ink.net(chartering)
lhalifa@ink.net(agency)



الملكية « تي »

الإنطلاقة .. العملاقة ..

في أعمال النقل البحري .. وخدمة الطاقة !

« الملكية تي » .. شركة جديدة في عالم النقل البحري في أعمال الوكالة البحرية حيث تقدم خدمات متميزة لخدمة أهداف التجارة الدولية .. خاصة في ميناء الإسكندرية وموانئ الجمهورية. أن الخبرات التي تضمها

الشركة تزدهلها للريادة دائماً ..

فهي تمثل الإنطلاقة عملاقة في

خدمة الحمولات فضلاً عن الأسعار

لتنافسية والتوقيتات المثالية.

ربط البضائع علي كافة أنواع السفن بجميع أنحاء العالم مع الالتزام التام بالمواعيد.

متابعة البضائع منذ خروجها من مخازن المورد حتي مخازن المستورد.

تأجير السفن بنظام المشاركة.

تقديم الللايك والمنتجات وحراسة السفن، وأعمال المراسمة والدعان وتموين السفن.

وتضع « الملكية تي » كافة امكانياتها في خدمة العملاء من مختلف الجنسيات.

المدير العام المسئول

وداد شلي

شركة الملكية تي لأعمال النقل البحري والوكالة السياحية

ص.ب : ٢٢٦٥ المنشية. الرمز البريدي : ٢٢١١١ - تلفراقي: كوين نايف.

تيلفون : ٣-٢٢٦٤٤٣٣ - فاكس : ٣-٢٢٦٤٤٠٥٨

شارع الفرقة التجارية - عمارة الكونكورده - الدور الخامس ٥٠١

MITCHELL JR. SERVICES

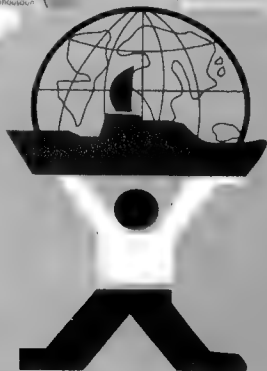
* Support Commercial Vessels
calling on Egyptian ports

* Dispatch Crew : (Loading / Discharging)

* Ready to replenish bunker - luboil

*The main function is saving time for
shipowners, as well as protecting their
interests and providing
financial assistance*

© MITCHELL JR. Co. Offices



Mitchell JR. Co. Egypt

PORT SAID HEAD OFFICE : Memphis & Babil Street, P.O. Box : 1217
Tel.: 20 66-228 590 - 338591 /2/3/4 - Fax : 2066 - 235 508 - 338594 - Tlx: 63157 LAMTUN
Email: mitjrson@idsc.net.eg
mitjrson@bec-online.com
U.S.A.-BRANCH: Tel: 001- 410-5869548 & Fax: 001-410-5869549

At Le Meridien Heliopolis

"La Semaine de Gout" is a French tradition practiced within children's schools in France, that usually takes place during the month of October; the purpose of this tradition is to teach the children how to recognize food products by sense; smelling or touching. In a sort of a competition tournament the children are blindfolded while their teachers introduce the products, in order to coach the children to recognize the product without seeing it. Jean-Marc Varin Executive Chief of Le Meridien Heliopolis hotel organized this year's competition, that took place at Lycee Balzac Qattameya French school & Lycee Francais Heliopolis school.

As a prize, the winners of this joyful competition are offered to invite their parents to an elegant dinner at the famous marco polo restaurant at Le Meridien Heliopolis.

Philippe Bonnot, General Manager of the hotel welcomed his guests upon their arrival.



سياحة



بنفقت مريدان هليوبوليس

أقام أعضاء نادي روتاري هليوبوليس برئاسة الأستاذ / علوي علام، إجتماعهم الدوري ببنفقت مريدان هليوبوليس بقاعة "أرامس" حيث إستضافوا طاقم تمثيل الحسلب التلفزيوني المشهور "ملك روحي" بطلة الفنانة القديرة يسرا والفنان " أحمد خليل وحسن حنسي وخشام سليم ومجموعة من نجوم المسلسل. وكان في إستقبال السادة الضيوف، محمد إدريس مدير إدارة المبيعات والتسويق ونبال زيزم مدير الاتصالات التسويقية والعلاقات العامة بالفندق

مجتمع إنترناشيونال



تهنئة رقيقة من
إيمان العرجاني إلى
أختها المحاسب
أحمد العرجاني
بمناسبة قدوم
الأبيرة وضوى
والف مبروك



بنزل أحمد على عوض

ألف مبروك



لس حبيب عاتلي شمس الألف
والأحاب تم بمشقة الله خطوبة
الأستاذ / دينا جلال وشاد الناشاني
خريجة الجامعة الأمريكية قسم
الاقتصاد كريمة كل من المرحوم /
لورا / بحري مهندس / جلال شاد
الناشاني والسيدة جيهان متولي
مدير برنامج الماجستير وإدارة
الأعمال بالأكاديمية العربية فرع
(سوريا) إلى رئيس نيابة مرور
الشرقية / طارق ميهج الغصيني
نجل المستشار / ميهج الغصيني
نائب رئيس محكمة النقض .
الزيملة / منال جابر وأسرعة المجلة
برسلون أرق التهناني إلى العروسين

عيد ميلاد سعيد



أجل التهناني للأستاذ /
عصام أمين
بوزارة النقل البحري
بالمولودة السعيدة أبيه



تهنئة للحلو منار من بابا
محمود القليوبي بوزارة النقل
البحري بمناسبة عيد ميلاد



أسرة تحرير المجلة تهني /
عادل العاصي بصيتاد ومياط
بعيد ميلاد نجله "محمد"
ألف مبروك



إحتفلت عائلة الشاسي بعيد
الميلاد الأول لفرقة العين وروح
القلب نورين ناصر جمال



الريان نجدي مجاهد يهني: حفيدته
ملك وأبل الشياوي (سنة واحدة)،
عائيا وليد إبراهيم (ثلاث سنوات)





Polski Rejestr Statków

ماذا عن هيئة الإشراف والتصنيف الدولية؟

★ هيئة الإشراف (PRS) جمعية التصنيف المنشأة عام 1936 هي مؤسسة خبراء مستقلة تقدم خدماتها في السوق الدولية.

وهي تعمل لخدمة المجتمع وتضع الشروط الفنية وتقوم بعمليات معاينة وتصدر الشهادات المناسبة.

★ PRS تساعد الملاك والاطراف المعنيين بضمان سلامة الأفراد والعائلات والمقاولات الأرضية وسلامة البضائع المنقولة وسلامة البيئة الطبيعية.

★ المقر الرئيسي موجود في جدنسك Gdansk في أحد المراكز الأوروبية للصناعة البحرية. وما زالت PRS تعمل على زيادة مكاتبها في بولندا وفي خارجها.

كيف الحصول على التصنيف البولندي:

الخطوة الأولى:

الاتصال بقسم المعاينة بالمقر الرئيسي للهيئة أو أقرب فرع أو مكتب تمثيلي عندئذ سوف تحصلون على المعلومات الأساسية وإستشارة طلب التصنيف لتقوموا بملئها وتوقيعها وختمها ثم إرسالها إلينا.

هذه الإستشارة تقدم لنا البيانات الأساسية عن سفيتكم وتصنيفها الحالي وموقفها القانوني مما سيحدد عملية تخصيص التصنيف.

الخطوة الثانية:

الاتفاق مع فرع الهيئة الذي حددته قسم المعاينة بالتسليم لطاق الإشراف الفنية المطلوبة وبمعايير المعاينة وجميع الترتيبات الأخرى.

الخطوة الثالثة:

تكونوا مستعدين للمعاينة، بعد إتمام المعاينة بنجاح يتم إصدار شهادة تصنيف مؤقتة للسماح بتشغيل السفينة.

الخطوة الرابعة:

تتمسكون على تأكيد التصنيف من خلال إصدار شهادة تصنيف بعد استكمال تقرير المعاينة عن طريق المكتب الرئيسي للهيئة.

PRR 100

لأننا نكون جمعية صغيرة نسبياً بالمقارنة بجمعيات IACS. فإن كل عمل يتم بمعاينته بالهتام حتى أن نضار نظريكم في هيكل ضمن سمعرون دائما مع من يهتمون بالتدقيق في مركبكم وخدمكم وسجودون دائما المساعدة.

معاينة المركب في ضمان سلامة الأفراد والممتلكات في البحر بالإضافة إلى خدمة البيئة البحرية. نستطيع مساعدتكم بالتسليم المستحقة والسليمة في طرف السوق التجارية الصعبة.

على الرغم من أن الهيئة هي هيئة تصنيف دولية، فإنها تلتزم بالالتزامات الجديدة، فإن تصنيف السفن التجارية يمثل الإهتمام الأكبر لنا. يمكننا تحديد بوضوح التغيرات على السفينة الخاصة لتتوافق مع الشروط القانونية الحالية.

إن إجراء نقل التصنيف هو نفس إجراء PACCAR. وأما لدينا خبرة واسعة يمكنكم من إتمام الإجراء بسهولة.

ولنا خبراتنا في الإدارات البحرية الرئيسية لإجراء الخدمات القانونية تالية عنهم. فإن سفيتكم سيتم معاينتها وإصدار الشهادة لها من قبل منظمة هي هيئة الإشراف والتصنيف البولندية لذلك فإن عملية تقييمي واحدة تغطي شروط اللوائح البحرية.

إننا نعمل أيضا إتمام الجرد المصنف به من قبل ECRC المركز البولندي للإشراف وإصدار الشهادات التي تخص على مستوى من التدريب.

هناك أيضا تقدم خدمات خبراء ومهندسين بصمة وتتم إدارة الجودة والتجارة البحرية والسلامة. وأخيراً فإننا لا نطلب تكاليف باهظة لن تكلفكم رسوم إضافية على نقل التصنيف ولكن على الخدمات المقدمة فقط.

1- إذا كانت سفيتكم مصنفة عن طريق هيئة تصنيف تستطيع عليها إجراء نقل التصنيف. يمكن لبلول دورة التصنيف الخاصة بهيئة التصنيف السابقة ورغم أن جميع التوضيحات يجب أن تلتذ في المواعيد المحددة. فإن المعاينة السنوية يمكن أن تكون كافية لتخصيص التصنيف.

2- إذا فلتت سفيتكم مرتين أو تصنيفها. فإن النطاق المطلوب للمعاينة يتم تحديده بالتسليم لتجديد التصنيف.

3- في حالة عدم تصنيف سفيتكم بالمرة. وداء إرسال الوثائق الفنية الأساسية للتحقق منها وإقرارها وبعد ذلك. يتم تحديد نطاق المعاينة الأساسية التي سيتم إجراؤها كما في تجديد التصنيف.



FILA
SPORT. LIFE

FRIENDS
Gift Shop

AUTHORIZED DEALER

FRIENDS GIFT SHOP AT

• ALEXANDRIA
1- KHALIL EL KHAYAT- MOUSTAFAKAMEL

2- ZAHARAN CITY MALL



INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

الشركة الدولية للملاحة والنقل



WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

*The pulse of goods
around the world, all
day and all night*

With the largest fleet of
container ships connected
to a worldwide network
of trucks and trains,
APL can be relied on to
move your goods
around the world



Dubai Regional Office:

Telephone: (01) 521304

Alexandria Office :

10, Romanian Museum St.,

Al Messalah- Attareen

Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)

Fax: 2-(03)- 4805786

Cairo Office:

5, Farid St., Heliopolis

Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591

4141592, 4141593

Fax: 2-(02) - 4141885

Sokhna Port Office:

Sokhna Port, Suez.Egypt

Tel.: +2062-710060

Fax: +2062-710061

Port Said Office:

21, Al Gabrty St.

Tel: 2-(066)- 352940, 352941

352942

Fax: 2- (066)- 352943

